ANNEXE

DU

QUARANTE-UNIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

SESSION 1906

PARTIE I



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1907

ANNEXE

LISTES DES ANNEXES, 1906

PARTIE I.

N° 1.—RAPPORT et procès verbal des délibérations du comité spécial relatif au bill N° 12, concernant l'observance du dimanche. *Publié dans la 1re partie.*

N° 2.—RAPPORT du comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation. *Publié dans la 1re partie.*

PARTIE II.

N° 3.—RAPPORTS suivants du comité des comptes publics : Paiements à la North Atlantic Trading Co., à Louis Leopold et à la Arundel Printing Co.; à F. L. Brooks, & Co. et à George T. Merwin ; à Charles Strubbe ; à B. J. Coghlin ; à la Eastern Railway & Supply Co. et à la New Brunswick Petroleum Co. ; à Walter Cunningham ; à James Buckley et à Wm H. Stephenson, pour de la houille. *Publiés dans la 2e partie.*

N° 4.—RAPPORT du comité spécial relatif à la vente de remèdes frauduleux ou délétères. *Non imprimé.*

N° 5.—RAPPORT du comité spécial relatif à certaines accusations et dépenses encourues au sujet du vapeur *Arctic.* *Non imprimé.*

N° 6.—RAPPORT du comité spécial nommé pour reviser les règlements de la Chambre des Communes. *Règlements imprimés dans un livre spécial.*

RAPPORT DU COMITÉ SPÉCIAL

SUR

LE BILL N° 12

CONCERNANT

L'OBSERVANCE DU DIMANCHE

PROCÈS-VERBAL DE L'ENQUÊTE

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1908

[Annexe n° 1--1906.]

COMITÉ SPÉCIAL SUR LE BILL No 12 CONCERNANT L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

ORDRE DE RENVOI.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 5 avril 1906.

Résolu, Que le bill n° 12, concernant l'observation du dimanche, soit renvoyé à un comité spécial composé de Messieurs Fitzpatrick, Ames, Daniel, Geoffrion, Macdonald (Pictou), Macdonnell, Miller, Piché, Pringle, Roche (Marquette), Sinclair, et Smith (Nanaïmo) avec pouvoir au dit comité d'examiner le dit bill, d'assigner et d'entendre des témoins et de faire rapport à la chambre de temps à autre.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

LUNDI, 9 avril 1906.

Ordonné, Que le dit comité soit autorisé à employer un sténographe.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

JEUDI, 19 avril 1906.

Ordonné, Que permission soit donné au dit comité de siéger pendant les séances de la Chambre.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

Ordonné, Que le dit comité soit autorisé à faire imprimer les minutes de ses séances de jour en jour pour l'usage du comité et que la règle 99 soit suspendue à cet effet.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

COMITÉ SPÉCIAL SUR LE BILL Nº 12, CONCERNANT L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

PROCES-VERBAL.

LUNDI, 9 avril 1906.

Le comité s'est réuni à dix heures et demie du matin.

PRÉSENTS—Messieurs Fitzpatrick, Ames, Daniel, Miller, Piché, Pringle, Roche (Marquette), Sinclair et Smith (Nanaïmo)—9.

Sur motion de M. Fitzpatrick, M. Daniel a été élu président.

Sur motion de M. Ames, il a été

Résolu, Que le comité recommande qu'il soit autorisé à employer un sténographe.

Sur motion de M. Pringle, il est permis à M. T. C. Casgrain, C.R., de représenter certaines compagnies de chemins de fer.

Après discussion quant à la manière de procéder, il a été
Résolu, Qu'aucune formule spéciale d'assignation ne soit adressée par le comité aux personnes intéressées à appuyer ou à combattre le bill, mais qu'une invitation générale à comparaître soit transmise à ces personnes par la voie des journaux.

Sur motion de M. Smith (Nanaïmo),
Le comité s'est ajourné jusqu'à jeudi, le 19 avril, à dix heures et demie du matin.

Certifié.

WALTER TODD,
Greffier du comité.

JEUDI, 19 avril 1906.

Le comité s'est réuni à dix heures et demie du matin.

PRÉSENTS—Messieurs Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Macdonald (Pictou), Macdonnell, Miller, Pringle, Roche (Marquette), Sinclair et Smith (Nanaïmo)—11.

Le procès-verbal de la dernière séance a été lu et accepté.

Des lettres reçues par le président et par d'autres membres du comité ont été lues. (Voir procès-verbal de l'enquête.)

M. T. C. Casgrain, C.R., désire déclarer que les corporations qu'il représente sont la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, la compagnie de chemin de fer

du Grand-Tronc, et la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, et il demande qu'il soit fixé un jour de la semaine prochaine où il pourra être entendu.

M. John G. O'Donoghue déclare qu'il représente le Conseil du Travail et des industries du Canada.

M. G. Lynch Staunton, C.R., déclare qu'il comparaît au nom des aciéries suivantes: l'*Algoma Steel Company*, la *Canadian Iron and Furnace Company*, la *Hamilton Steel Company, John McDougall* et autres.

M. Staunton suggère que le paragraphe (*f*) de l'article 4 soit amendé comme suit: "L'allumage ou l'entretien de feux, ou l'exécution de réparations, ou travaux d'entretien, ou autre travail, quand ces feux, réparations ou travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication qui est d'une nature telle que sans l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement les six autres jours de la semaine;" et que le paragraphe suivant soit ajouté au dit article 4 comme paragraphe (*j*), "La fonte, la réduction et l'affinage des minerais et minéraux, la préparation des combustibles employés à cette fin et autres opérations qui s'y rattachent nécessairement".

M. C. A. Moss déclare qu'il représente les industries du fer en gueuse et que l'amendement suggéré par M. Staunton lui paraît satisfaisant.

Sur motion de M. Macdonnell, M. Mark Bredin, représentant l'association des maîtres boulangers, a été entendu et il a déclaré que l'amendement proposé par M. Fitzpatrick lors de la deuxième lecture du bill, satisferait l'association.

M. O'Donoghue s'est opposé à l'amendement proposé.

M. C. M. Gripton, représentant la *Chautauqua Association* et le *Grimsby Park* demande l'exemption de l'opération des articles 5 et 7 du bill.

A la demande de M. W. H. Thurston, président de la *Canadian Seventh Day Adventists Association*, M. J. Folinsbee, avocat, a été entendu au nom de l'association.

M. Folinsbee a déclaré que bien que ses clients ne l'aient pas autorisé a suggérer en leur nom des amendements ou bill, il croyait qu'ils seraient satisfaits d'un changement de la nature du suivant: "Nonobstant toute disposition contenue dans le présent acte, quiconque observe consciencieusement le septième jour de la semaine comme le Sabbat et s'abstient effectivement de travailler, ce jour-là, ne pourra être poursuivi s'il exécute un travail le premier jour de la semaine, pourvu que ce travail ne dérange pas les autres en ce jour dans une mesure plus grande que ne le font les exemptions permises par le présent Acte ou dans une mesure déraisonnable.

M. Folinsbee dépose sur la table un exemplaire d'un livre intitulé "*American State Papers*", traitant de la législation religieuse, par W. A. Blakely; aussi, une brochure intitulée: "*The Leper Spot, or the Great Sin of the Times*".

Les corporations et personnes suivantes ont demandé à être entendues devant le comité, savoir:—

La compagnie dite *St. Lawrence and Adirondack Railway Company.*

La compagnie dite *Père Marquette Railway Company.*

La compagnie dite *Northern Aluminum Company,* des chutes Shawinigan.

La compagnie dite *Shawinigan Water and Power Company.*

La compagnie dite *Shawinigan Carbide Company.*

La compagnie dite *Electric Reduction Company,* de Buckingham.

Les employés de chemins de fer, par M. Harvey Hall.

L'association dite *Dominion Marine Association*, représentant les compagnies suivantes de navigation sur les eaux intérieures du Canada, depuis Montréal jusqu'à la tête de la navigation des lacs:

La compagnie dite *Montreal Transportation Company, Ltd.,* Montréal.

La compagnie dite *Ogdensburg Coal & Towing Company, Ltd.,* Montréal.

La compagnie dite *Richelieu and Ontario Navigation Company,* Montréal.

La compagnie dite *Ottawa River Navigation Company.*

La compagnie dite *Ottawa Transportation Company, Ltd.,* Ottawa.

La compagnie dite *Ottawa Forwarding Company, Ltd.,* Ottawa.

La compagnie dite *Upper Ottawa Improvement Company,* Ottawa.
La compagnie dite *Lake Ontario & Bay of Quinte Nav. Co., Ltd.,* Kingston.
La compagnie dite *St. Lawrence River Steamboat Company, Ltd.,* Kingston.
La compagnie dite *Rideau Lakes Navigation Company, Ltd.,* Kingston.
La compagnie dite *Trent Valley Navigation Company, Ltd.,* Bobcaygeon.
La compagnie dite *Muskoka Lakes Nav. and Hotel Company, Ltd.,* Gravenhust.
La compagnie dite *Toronto and Montreal Steamboat Company, Ltd.,* Toronto.
La compagnie dite *St. Lawrence & Chicago Steam Nav. Co., Ltd.,* Toronto.
La compagnie dite *North-west Steamship Company, Ltd.,* Toronto et Port Arthur.
La compagnie dite *Northern Navigation Company, Ltd.,* Toronto et Collingwood.
La compagnie dite *Farrar Transportation Company, Ltd.,* Toronto et Collingwood.
La compagnie dite *Midland Navigation Company, Ltd.,* Midland.
La compagnie dite *Western Steamship Company, Ltd.,* Toronto.
La compagnie dite *Hamilton & Fort William Nav. Company, Ltd.,* Hamilton.
La compagnie dite *Union Steamship Company, Ltd.,* Hamilton.
La compagnie dite *New Ontario Steamship Company,* Hamilton.
La compagnie dite *Hamilton & Montreal Steamboat Company, Ltd.,* Hamilton.
La compagnie dite *Hamilton Steamboat Company, Ltd.,* Hamilton.
La compagnie dite *Niagara, St. Catharines & Toronto Navigation Company, Ltd.,* Toronto et Sainte-Catherine.
MM. G. E. Jacques et Cie, Montréal.
La compagnie dite *Miles Transportation Company, Ltd.,* Chutes Niagara, N.-Y.
La compagnie dite *International Ferry Company, Ltd.,* Buffalo.
La compagnie dite *Donnelly Salvage and Wrecking Company, Ltd.,* Kingston.
La compagnie dite *Pembroke Navigation Company, Ltd.,* Pembroke.
MM. Waldie et Wright (steamer *Tadousac*), Toronto.
D. B. Hanna (steamer *Turret Crown*), Toronto.
The Canadian Lake and Ocean Navigation Company, Ltd., Toronto.
MM. J. T. Coulon, Thorold.
MM. James Richardson & Sons, Kingston.

Ainsi que plusieurs autres corporations et compagnies, au nombre d'environ 60, représentant pratiquement toutes les compagnies exerçant le transport des marchandises et des passagers sur les eaux intérieures du Canada, non seulement sur les grands lacs et rivières, mais aussi sur les cours d'eau de moindre importance.

Sur motion de M. Fitzpatrick, il a été

Résolu, que le comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre et que, si cette permission lui est accordée, le comité siège *de die in diem* jusqu'à la clôture de l'enquête.

Sur motion de M. Miller, il a été

Résolu, que le comité recommande qu'il soit autorisé à faire imprimer ses procès-verbaux de jour en jour, le nombre d'exemplaires à imprimer devant être laissé à la discrétion du président.

Résolu, que les différentes industries représentées devant le comité soient entendues dans l'ordre suivant, savoir:—

1. Les compagnies de transport;
2. Les compagnies manufacturières et commerciales;
3. Les unions de travail;
4. Les sociétés d'hygiène publique;
5. Les sociétés religieuses.

Sur motion de M. Fitzpatrick, il a été

Ordonné, que les compagnies de transport soient entendues mardi prochain, le 24 courant, à dix heures et demie du matin; et que, s'il rest assez de temps lorsqu'elles auront complété leur cause, M. Goldstein, représentant les Juifs de Montréal, soit ensuite entendu.

Le comité s'est ajourné jusqu'à mardi prochain, 24 courant, à dix heures et demie du matin.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

MARDI, 24 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 10.30 du matin.

ETAIENT PRÉSENTS—MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Macdonald (Pictou), Macdonnell, Miller, Piché, Pringle, Schaffner, Sinclair et Smith (Nanaïmo).—12.

Plusieurs communications ont été reçues et déposées (voir page des témoignages).

Les personnes suivantes ont été interrogées par MM. Casgrain, C.R., et Chrysler, C.R., concernant les effets du bill sur l'industrie du transport, savoir:—

M. D. McNichol, vice-président du chemin de fer du Pacifique Canadien; M. F. H. McGuigan, quatrième vice-président du chemin de fer du Grand-Tronc; M. C. W. Spencer, directeur général du réseau Mackenzie et Mann; M. W. R. Tiffin, surintendant de la division du nord à l'est de Port-Arthur du chemin de fer du Grand-Tronc; M. H. Adam, surintendant divisionnaire du chemin de fer *Canada Southern*; M. J. R. Marlowe, directeur de la division du transport de l'Association des manufacturiers canadiens.

Le comité s'est ajourné jusqu'à 3 heures p.m.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

MARDI, 24 avril 1906.
3 heures p.m.

Le comité s'est réuni.

M. W. S. Stout, président et gérant général de la Dominion Express Co., a été interrogé par M. Chrysler, C.R.

M. Francis King, C.R., représentant la Dominion Marine Association, a adressé la parole au comité et a suggéré les amendements suivants au Bill:—

1. Substituer ce qui suit au paragraphe (*a*) de l'article 4:—"Le transport de voyageurs, marchandises, messageries, ou des malles de Sa Majesté, le service de tout navire ou chemin de fer (C. M. M. & H.) ou l'exécution de tout travail s'y rapportant."

ANNEXE No 1

2. La radiation des paragraphes (*g*) et (*h*) de l'article 4.

3. L'insertion du paragraphe suivant clause (*g*) dans l'article 4:—"Le service des canaux du Dominion, à l'adoption de cet Acte, de la manière qui pourra être de temps à autre déterminée par le Gouverneur général en conseil."

4. L'insertion du mot "urgence" avant le mot "nécessité" dans les lignes 2 et 4 de l'article 4.

M. F. Meredith, C.R., représentant la Shipping Federation of Canada, Montréal, a parlé en faveur des amendements suggérés par M. King.

M. Robb, gérant de la Fédération, a été entendu. M. Chrysler a déclaré que les parties intéressées représentées par M. Casgrain et lui-même, étaient disposées à accepter les amendements suggérés par M. Francis King; subséquemment, toutefois, il a soumis deux amendements qu'ils avaient préparés, comme suit:—

1. Article 4, 1er paragraphe.—Avant le mot "nécessité" dans la deuxième ligne, ajouter le mot "urgence."

2. Article 4, paragraphe (e).—Substituer ce qui suit:—"le transport de voyageurs, marchandises, messageries, ou malles de Sa Majesté et l'éxécution de tout travail s'y rapportant."

Les messieurs dont les noms suivent ont ensuite parlé au comité:—

M. S. Percy Smith, secrétaire de la Cie de Navigation Richelieu et Ontario.

M. W. J. White, représentant la Cie de Transport Dominion et la Cie de Transfert Dominion.

M. J. Harvey Hall, représentant les employés de chemins de fer du Canada.

M. P. M. Draper, secrétaire du Congrès des Métiers et du Travail du Canada; et le

Dr Black, M.P., dans l'intérêt de la santé publique.

M. Hall a soumis un certain nombre de lettres reçues d'employés de chemins de fer en réponse à des questions qui leur ont été soumises au sujet des effets du Bill. (Voir témoignages,)

M. Draper a soumis un mémoire du Congrès. (Voir témoignages.)

La comité s'est ajourné à demain, à 10.30 heures o.m.

Certifié,

WALTER TODD,
Secrétaire du Comité.

MERCREDI, 25 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 10 heures, a.m.

Présents : MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Macdonald, Miller, Piché, Pringle, Schaffner, Sinclair et Smith (Nanaïmo).—12.

Le Dr Black propose l'amendement suivant dans l'intérêt de l'hygiène publique, savoir : —

"Aucune corporation de chemin de fer, de navigation, de fabrication manufacturière ou aucune compagnie, et aucuns particuliers ou particulier, employant des ouvriers, n'emploiera ou ne fera employer, pour travailler le dimanche, une personne quelconque qui aura travaillé plus de cinq jours de dix heures pendant la semaine précédente.

M. George Bury, surintendant général du chemin de fer du Pacifique Canadien, Winnipeg, parle devant le comité ; une lettre de M. Cassels, à M. Bury, *re* coût de la

production et de la mise sur le marché d'un boisseau de blé, est lue et produite (voir procès-verbal de cette enquête).

M. Aylen, C.R., déclare qu'il a été également prié de représenter les personnes suivantes: M. F. P. Jones, de la *Dominion Iron and Steel Co.,* de Sydney, N.-E.; M. Moss, de la *Deseronto Iron Co.,* et de la *Wilson Carbide Co.,* la *Atikotan Iron Co.,* et la *Lake Superior Copper Co.;* M. Foster, C.R., des industries aux Chutes Shawinigan; M. D. H. Brown, de la *Canadian Copper Co.;* M. Edward Peck, des *Peck Rolling Mills, Ltd.;* M. St. Maurice, de John McDougaldl et Cie, de Montréal ; M. P. H. Falter, de la *Northern Aluminum Co.,* des Chutes Shawinigan; M. F. J. Drummond, de la *Algoma Steel Co.,* de la *Canada Iron Furnace Co.,* et de la *Londonderry Iron and Mining Co.*; M. F. H. Clergue, des industries du Saut Sainte-Marie, Ont., et M. J. R. Kinghom, des *Montreal Rolling Mills.*

M. R. D. Hassen, gérant des *Hull Cement Works* est entendu comme témoin.

M. R. D. Hassen, gérant des *Hull Cement Works* est entendu comme témoin.

M. O. L. Lewis, de Chatham, Ont., adresse la parole au comité au nom du journal *Colonist* de Victoria.

M. Duncan Ross, M.P., parle devant le comité au nom des intérêts miniers dans les placers.

Le comité s'est ajourné jusqu'à convocation par le président.

M. Piché présente un mémoire de la part de l'Association Indépendante du Travail de Montréal.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du Comité.

VENDREDI, 27 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 10 heures, a.m.

Présents: MM. Daniel, (président), Fitazpatrick, Ames, Macdonald, Macdonell, Miller, Piché, Pringle, Sinclair et Smith (Nanaïmo).—10.

M. Casgrain, C.R., fait un exposé de la part de la *St. Anthony Lumber Company,* de Whitney, Ont., M. R. U. McPherson, de Toronto, comparaît pour la *Lord's Day Alliance.*

Révérend J. G. Shearer, secrétaire voyageur de la *Lord's Day Alliance,* est interrogé par M. McPherson.

Plusieurs lettres et papiers sont produits par M. Shearer et d'autres, ordre est donné de les imprimer. (Voir procès-verbal de l'enquête.)

M. W. T. Kernahan, secrétaire de la *Brewers and Malsters Association,* parle au nom des intérêts des brasseurs.

M. W. P. Telford, M.P., président de la *Sun Cement Company,* est interrogé par M. McPherson, concernant la nécessité du travail le dimanche en ce qui concerne la fabrication du ciment.

M. McPherson propose l'amendement suivant:—

"4. (*f*) L'allumage et l'entretien des feux, les réparations en cas d'urgence aux fourneaux, ou les travaux occasionnels de même nature, lorsque ces feux, réparations

ou travaux sont essentiels à toute opération industrielle d'une nature telle que ses opérations ne peuvent être suspendues sans grave dommage à ses produits ou au mécanisme, et quand ces opérations ne peuvent être faites sans interruption et avec sécurité pendant les six autres jours de la semaine, à moins que les travaux ci-haut mentionnés ne soient exécutés le dimanche.

"2. Tout travail sans lequel le courant électrique ou le gaz ne pourraient être permanemment fournis le dimanche pour des fins légitimes".

M. Goldstein comparaît au nom des Juifs du Canada et, après avoir adressé la parole au comité, suggère que l'amendement suivant soit proposé:—

"Nonobstant les dispositions ci-dessus, quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine, comme jour du Sabbat, et s'abstient de tout travail manuel pendant ce jour, ne sera assujetti à aucune poursuite pour s'être livré à un travail manuel pendant le premier jour de la semaine, pourvu que ce travail manuel ne nuise pas à d'autres personnes, dans leur observance du premier jour de la semaine comme jour consacré à Dieu, et que le lieu où ils sont exécutés ne soit pas pendant ce dernier jour, ouvert au trafic".

Sur motion de M. Miller, l'honorable M. Power, sénateur, est entendu relativement à certains amendements suggérés.

Le comité s'est ajourné jusqu'à convocation par le président.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

MERCREDI, 9 mai 1906.

Le comité s'est réuni à 10 heures du matin.

PRÉSENTS:—MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Miller, Pringle, Schaffner et Smith (Nanaïmo).—7.

Il est proposé, que le révérend M. Shearer, représentant la *Lord's Day Alliance,* soit autorisé à lire les lettres produites ce jour par M. Chrysler, et que tout mémoire qu'il pourrait soumettre au président au sujet de ces lettres, soit imprimé.

Le président lit une lettre de M. Chrysler, C.R., accompagnée de plusieurs autres adressées à ce dernier, par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, la *Chicago & Northwestern Railway Co.,* et la *Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway Co.,* relativement à la nature du travail exécuté le dimanche sur ces chemins.

Ordonné, que ces lettres soient imprimées.

Plusieurs autres lettres sont produites et ordre est donné de les imprimer.

Un ordre signé par MM. R. W. McPherson et J. G. Shearer, de la part de la *Lord's Day Alliance,* concernant le résultat de leur conférence avec les représentants des intérêts du transport et de la navigation, et un semblable rapport signé par MM. T. C. Casgrain et F. H. Chrysler pour les compagnies de chemin de fer du Canada, par M. F. E. Meredith, pour la *Shipping Federation of Canada,* et par M. F. King, pour la *Dominion Marine Association,* ont été produits, et ordre a été donné de les imprimer.

Le comité s'ajourne sujet à la demande du président.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

MERCREDI, 16 mai 1906.

Le comité s'assemble à trois heures de l'après-midi.

PRÉSENTS:—MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Macdonell, Miller, Piché, Pringle, Schaffner, Sinclair, Smith (Nanaïmo).—10.

M. Piers Davidson comparaît pour la compagnie dite *The Nichols Chemical Company of Canada, Limited,* et présente un mémoire qui est déposé. (Voir page .)

Le bill est pris en considération et amendé; ordre est donné qu'il soit rédigé de nouveau tel qu'amendé, et que copies en soient adressées aux membres du comité.

Le comité s'ajourne à dix heures du soir, à la demande du président.

MERCREDI, 30 mai 1906.

Le comité s'assemble à dix heures du matin.

PRÉSENTS:—MM. Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Miller, Piché, Schaffner et Sinclair.—7.

Vu l'absence du président, il est proposé que M. Geoffrion prenne le fauteuil.

Le bill, tel que modifié, est pris en considération et amendé de nouveau.

Le comité s'ajourne à vendredi prochain à onze heures.

VENDREDI, 1er juin 1906.

Le comité s'assemble à onze heures du matin.

PRÉSENTS:—MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Macdonald, Miller, Piché, Pringle, Schaffner, Sinclair, Smith (Nanaïmo).—11.

Le bill est de nouveau pris en considération.

L'article premier est lu et agréé.

L'article deux est lu et amendé comme suit:—

Après " dimanche ", dans la première ligne de cet article, insérez " excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales ci-devant rendues "; après " ou ", dans la sixième ligne du dit article, insérez " se rattachant à cette profession, ni pour gain ", et retranchez la dernière ligne. L'article trois est lu et supprimé. Cet article a été agréé tel qu'amendé.

L'article quatre a été lu, numéroté *trois* et amendé comme suit: retranchez depuis le paragraphe (*b*), inclusivement, jusqu'à la fin de l'article, et insérez ce qui suit:—

(*b*) Tout travail pour le soulagement de la maladie et des souffrances, y compris la vente des drogues, des médicaments et des appareils chirurgiques au détail.

(*c*) La réception, transmission ou délivrance des dépêches télégraphiques ou téléphoniques.

(*d*) L'allumage et l'entretien de feux, l'exécution de réparations à des fourneaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé, ou si à défaut de l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement et sans danger les six autres jours de la semaine.

ANNEXE No 1

(*e*) Tout travail sans l'exécution duquel, le dimanche, il ne saurait être fourni d'une manière continue de courant électrique, de lumière, de chaleur, d'eau ou de gaz pour des objets légitimes.

(*f*) Le transport des voyageurs ou passagers et le travail qui s'y rattache.

(*g*) L'acheminement vers leur destination des trains et des bâtiments en marche lorsque commence le dimanche.

(*h*) Le chargement de marchandises sur les bateaux à passagers ou les trains à voyageurs, et leur déchargement, à des points intermédiaires.

(*i*) L'enlèvement de la neige et de la glace sur les voies de chemins de fer, l'exécution de réparations, en cas d'urgence, ou de tout autre travail de même nature incidente, sans l'exécution duquel, le dimanche, les transports ne sauraient être effectués sans danger sur une ligne de transport.

(*j*) Le travail des équipes de garage dans les cours de chemins de fer, avant six heures du matin et après huit heures du soir.

(*k*) Le chargement, le déchargement et la manœuvre de tout bâtiment de mer qui sans cela serait indûment retardé au delà du jour fixé pour son départ, ou de tout navire qui sans cela serait en danger imminent d'être arrêté par la clôture de la navigation.

(*l*) Le transport du bétail sur pied et des produits périssables qui arrivent à un endroit au cours du dimanche.

(*m*) La manœuvre ou le service d'un bac ou bateau, autorisé par autorité compétente à transporter des passagers le dimanche.

(*n*) Le louage de chevaux et voitures pour l'usage personnel de celui qui les loue ou de sa famille pour toutes fins non prohibées par la présente loi.

(*o*) Tout travail inévitable après huit heures du soir, le jour du dimanche, pour la préparation de l'édition régulière de lundi matin d'un journal quotidien.

(*p*) Tout travail inévitable, après quatre heures de l'après-midi, le jour du dimanche, pour la préparation de la pâte dans une boulangerie.

(*q*) La livraison du lait et de la glace pour l'usage domestique et le travail des serviteurs domestiques.

(*r*) La mise en circulation par une compagnie canadienne de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale, des voitures de cette compagnie pour le transport des voyageurs, le dimanche, sur une ligne ou sur un embranchement.

L'article, tel qu'amendé, a été agréé.

Ce qui suit a été lu, agréé et inséré comme article quatre, savoir:—

" 4. Il est interdit à toute personne de permettre à un employé autre que les employés de bateaux qui ne complètent pas leurs voyages réguliers dans les vingt-quatre heures, de faire, le jour du dimanche, aucun travail mentionné aux alinéas de *c* à *n*, inclusivement, ainsi qu'aux alinéas *q* et *r* de l'article 3 de la présente loi, ou accessoire à pareil travail, à moins de donner à cet employé au cours des six jours suivants de la semaine vingt-quatre heures consécutives de repos ".

Les articles 5, 6, 7, 8 et 9 ont été lus et agréés.

Ce qui suit a été lu, agréé, et inséré comme article 10 et 11 :

" Il n'est permis à personne au Canada pour la vente ou la distribution ou de vendre ou de distribuer au Canada, le jour du dimanche, un journal étranger ou une publication étrangère réputée journal.

" 11 Nonobstant toute disposition à ce contraire contenue en la présente loi, quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine comme jour du Sabbat et s'abstient réellement de travail et d'œuvres serviles ce jour-là, n'est pas sujet a être poursuivi pour avoir fait du travail ou des œuvres serviles le premier jour de la semaine, si ce travail ou ces œuvres ne dérangent pas d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine à titre de jour saint, et si l'endroit où se fait ce travail n'est pas ouvert au commerce ce jour-là.

Les articles 10, 11 et 12 ont été lus, agréés et numérotés 12, 13 et 14, respectivement. ......

L'article 13 a été lu et amendé en insérant après " moins ", ligne 6, les mots "cinquante piastres" ; en insérant après " moins ", ligne 8, les mots " cent piastres ", et en ajoutant à la fin de l'article les mots suivants : " ou qui porte atteinte aux droits de tout autre chemin de fer sous l'autorité d'une loi provinciale ". Cet article a été numéroté 15 et agréé tel qu'amendé.

Les articles 14 et 15 ont été lus, agréés et numérotés 16 et 17.

Le préambule a été lu et adopté.

Ordonné, que le bill tel qu'amendé, ainsi que le procès-verbal soit renvoyé à la Chambre ce jour.

M. Fitzpatrick présente les amendements projetés suivants, et suggère que le comité n'ayant pas actuellement le loisir de les étudier à fonds, ils soient annexés au bill et renvoyés devant le comité de toute la Chambre pour être pris en considération,—ce qui est agréé.

AMENDEMENTS PROJETÉS COMME PARAGRAPHES (S), (T) ET (U) DE L'ARTICLE 3. A ÊTRE INSÉRÉS SEULEMENT S'ILS SONT JUGÉS ABSOLUMENT NÉCESSAIRES.

(S) Entre le 15 septembre et la clôture de la navigation, le transport des grains par des trains chargés exclusivement de grains, le déchargement des grains aux ports de lacs ou de rivières et le retour des wagons aux points d'expédition.

(T) Le chargement et le déchargement dans les ports océaniques et le transport de produits passant en entrepôt à travers le Canada d'un pays à un autre dans des trains chargés exclusivement de ces produits.

(U) Tout travail que le Bureau des commissaires des chemins de fer pour le Canada jugera, à l'unanimité, nécessaire de permettre pour les fins du trafic-marchandises de tout chemin de fer.

2. Les frais de toutes les demandes adressées au bureau seront à la charge du postulant, et s'ils sont plusieurs, les frais seront partagés également.

3. Avis de la demande, dans laquelle seront énoncées au complet des raisons valables, sera donné au département des Chemins de fer.

4. Sous tous autres rapports, la procédure sera faite autant que possible conformément à l'Acte des Chemins de fer.

Ordre est donné de faire imprimer au procès-verbal les pièces suivantes, déposées depuis le 9 mai, savoir :—

TÉLÉGRAPHE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

TORONTO, 1er juin 1906.

A l'honorable CHAS. FITZPATRICK,
Ministre de la Justice,
Ottawa.

Nous espérons que le gouvernement prendra en favorable considération quelque disposition pour les citoyens juifs *re* Bill concernant l'observance du dimanche.

A. C. MACDONELL.

COMITÉ SPÉCIAL SUR LE BILL N° 12, CONCERNANT L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

La *Nichols Chemical Company of Canada, Limited,* représente respectueusement à votre comité les faits suivants :—

1. La compagnie exerce à Capelton, P.Q., la fabrication des acides sulfuriques et autres qui entrent en grande mesure dans la préparation des explosifs détonnants, du fer, des tissus, du tan, du pétrole, de la peinture, de la colle, du papier, du

cuivre, des engrais et d'une multitude d'autres articles de commerce. La production en Canada des acides sulfuriques et autres est par conséquent une industrie qui intéresse d'une manière importante tout le commerce du Dominion.

2. La cessation de la fabrication en Canada des acides sulfuriques et autres nécessiterait leur importation des Etats-Unis (où la fabrication n'est pas interrompue le dimanche) au coût additionnel d'au moins 30 pour 100 pour les consommateurs canadiens, et mettrait en outre fin à une industrie domestique.

3. Il sera impossible de continuer la fabrication des acides sulfuriques et autres en Canada, et la compagnie sera forcée de fermer son usine si le bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche" devient loi dans sa forme actuelle, et autant qu'il dépend de continuer le procédé de fabrication de ces produits le dimanche.

4. C'est un fait scientifique que la fabrication des acides sulfuriques et autres, est et doit être un procédé continu, et qu'elle doit se faire tous les jours sans interruption pour les raisons suivantes :—

5. Il existe deux procédés généraux pour la fabrication de l'acide sulfurique, savoir, le procédé "par la chambre de plomb" et le procédé "par contact".

La compagnie emploie les deux. Le combustible employé dans les deux procédés est le soufre même qui produit en brûlant le gaz dont est tiré l'acide.

Il faut de trois à quatre jours pour mettre le procédé par la chambre de plomb en opération incomplète et environ une semaine pour arriver avec succès à l'opération complète. Il faut environ dix jours pour arriver à l'opération complète et efficace du procédé par contact. Ce dernier est le procédé nouveau et moderne et avec le temps remplacera l'ancien.

Si la compagnie est forcée de cesser ses opérations le dimanche, ou les feux devront être éteints, ou ils tomberont si bas que, dans l'un et l'autre cas, les fourneaux devront être nettoyés et les feux rallumés. Ni l'un ni l'autre des deux procédés ne pourra être mis en opération efficace avant le dimanche suivant.

La permission d'entretenir les feux le dimanche n'obvierait pas non plus à la difficulté, vu que le procédé de la fabrication s'effectue automatiquement comme résultat de la combustion du soufre, qui en constitue le propre combustible, et nécessite l'attetntion constante et soigneuse des ouvriers pour manier le produit à mesure que s'en opère la production.

Il est impossible de continuer les feux et d'arrêter la production de l'acide ; et si les ouvriers ne surveillent pas attentivement l'appareil, celui-ci sera détruit et il résultera le dégagement de gaz extrêmement nocif et la destruction de vie ou de prospérité.

Il existe donc une distinction essentielle et marquée entre les feux de notre usine en particulier et ceux des autres fabriques.

6. Des observations analogues s'appliquent à la fabrication d'autres acides et aux procédés chimiques.

7. Dans le passé, la compagnie a toujours cessé, le dimanche, les travaux qui ne doivent pas être essentiellement exercés continuellement.

Pour ces raisons, la compagnie demande instamment et respectueusement que le paragraphe (*f*) de l'article quatre soit amendé en insérant les mots "les procédés d'un caractère de continuité" après le mot "feux", dans la première ligne.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,

Vos obéissants serviteurs,

"THE NICHOLS CHEMICAL COMPANY OF CANADA, LIMITED".

Par E. S. Pincott,
Gérant général.

222 rue Saint-Jacques, Montréal.

TÉLÉGRAPHE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
NELSON, C.-B., 1er mai 1906.

RALPH SMITH, M.P.,
Ottawa.

Obtenez si possible amendement au bill concernant l'observance du dimanche assurant *statu quo* relativement journaux du dimanche publiés en Colombie-Britannique. Dans les circonstances actuelles, le moins travail possible exigé le dimanche. Changement au lundi matin signifie perte de tout le dimanche pour personnel de rédaction, et nécessitera travail ouvrier de nuit de partie des télégraphistes le dimanche. Système des journaux du dimanche matin très satisfaisant pour la masse de la population de la Colombie-Britannique, y compris le clergé, que nous avons consulté.

CARTER COTTON,
New-Advertiser, Vancouver.

A. G. SARGISON,
Colonist, Victoria.

F. G. DEANE,
Daily News, Nelson.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 15 mai 1906.

CHER MONSIEUR,—Veuillez trouver sous ce pli une lettre et une résolution qui m'ont été adressées au sujet du bill concernant l'observance du dimanche et sur lesquelles je désire attirer l'attention du comité.

Sincèrement à vous,
F. F. PARDEE.

Docteur J. W. DANIEL, M.P.,
Ottawa, Ont.

THE NORTHERN NAVIGATION COMPANY OF ONTARIO, LIMITED,
SARNIA, CAN., 11 avril 1906.

F. F. PARDEE, M.P.,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En rapport avec notre récente conversation relativement au bill concernant l'observance du dimanche, présenté par M. Fitzpatrick, je dois dire que j'ai lu ce projet de loi soigneusement et j'en tire les conclusions suivantes:—

Article 2.—Si cet article empêche la compagnie de prendre des chargements de fret à *Point Edward* le dimanche, elle subira des pertes très sérieuses. La compagnie possède un steamer qui arrive à Point-Edward le samedi; il faut généralement le reste du jour pour le décharger. Ce steamer en particulier a généralement à son bord un fort chargement de fret à destination de l'ouest, et il ne lui est pas toujours possible de prendre son chargement pour sa traversée suivante à moins que l'équipage ne travaille le dimanche. Durant les saisons précédentes lorsque, parfois, le trafic était léger, et que le chargement pouvait se faire sans occuper les hommes la nuit, la compagnie offrait à l'équipage le choix de travailler depuis six heures de l'après-midi jusqu'à minuit le samedi et de revenir à minuit le dimanche, ou de se reposer, de passer la soirée chez eux avec leurs familles, d'aller à l'église s'ils le désiraient, et de travailler le dimanche pendant les heures régulières comme tous les autres jours. Je dois dire que les hommes ont toujours déclaré préférer le travail du dimanche au travail de nuit. A l'automne, lorsque le trafic de fret est considérable, il serait impossible quelquefois de faire tout le travail entre le moment où le vaisseau arrive le samedi, et celui de son départ. Comme vous le savez, les opérations relatives au fret s'exercent

à Pointe-Edward; la maison la plus proche, un hôtel, est située à un mille de là, de sorte que le repos de personne n'est troublé. La compagnie invite toujours ses employés à venir travailler; mais si, par raison de conscience, ils aiment mieux ne pas le faire, elle ne les y force pas et ne leur retire pas leur emploi.

Article 4, paragraphe (*e*).—Le sens n'en est pas clair. Le transport des passagers est permis, mais comment s'appliquerait l'article dans le cas d'un navire qui transporte les passagers et le fret, comme le font tous nos vaisseaux? Si ces navires, parce qu'ils transportent du fret à bord, ne peuvent se rendre qu'au prochain port régulier d'escale, devront-ils y rester jusqu'à minuit le dimanche avant de pouvoir décharger leur cargaison et payer la nourriture de deux ou trois cents passagers pendant toute cette journée? En ce cas, cela serait une cause de très sérieux ennuis pour le public voyageur. Par exemple, la compagnie possède un steamer qui arrive à Port-Arthur le dimanche matin et quitte cet endroit pour Duluth à 9 heures du soir le même jour; dans cet intervalle, ce navire doit décharger et charger entre 500 et 1,000 tonnes ou plus de fret. S'il lui fallait attendre à cet endroit jusqu'à minuit avec tous ses passagers, non seulement leur entretien coûterait très cher, mais ces voyageurs, pour la plupart à destination d'endroits au delà de Duluth, ne pourraient faire correspondance, ce qui leur occasionnerait des tracas et des ennuis sans fin. De plus, ce navire se trouverait en retard d'une journée dans son délai d'itinéraire pour le reste du voyage; et le temps de nos navires est calculé si précisément qu'ils ne pourraient jamais reprendre leur temps de toute la saison. La même chose se produirait sur toute la ligne des steamers de la baie Georgienne. La compagnie a trois steamers faisant le service le dimanche; il est facile de concevoir le résultat de la mise en force de cet article de l'acte, et nous croyons qu'il serait puéril d'en dire davantage.

Le gouvernement a jugé sage, dans le passé, d'ouvrir tous les canaux le dimanche pour permettre le passage des navires pendant l'automne , et le canal du Saut est ouvert toute la saison. Il est aussi permis de charger le blé; mais si cette loi projetée vient en force, les employés des élévateurs ne pourront ni peser ni délivrer le grain, ce qui empêchera le steamer du dimanche de la compagnie à Port-Arthur de prendre son chargement. Et qu'adviendra-t-il des colis envoyés par messagerie?

Le paragraphe (*d*) autorise la transmission de dépêches télégraphiques ou téléphoniques; je suppose que l'intention de cette disposition est de permettre les communications téléphoniques ou les dépêches télégraphiques entre particuliers lorsqu'un événement imprévu l'exige. Mais il ne faut pas oublier que beaucoup de personnes transigent leurs affaires par téléphone ou télégraphe. Cette disposition serait injuste en ce qu'elle permet à certaines personnes de faire des transactions et qu'elle refuse le même privilège à d'autres qui peuvent avoir de forts capitaux engagés dans une opération quelconque.

En somme, je crois qu'il faudrait faire tant d'amendements et d'exceptions au bill pour satisfaire tout le mande, qu'il est mieux d'en rester où nous en sommes. Il me semble que nous sommes trop avancés dans ce pays pour nous soumettre à des mesures si puritaines. La population aurait subi une loi de ce genre il y a cent ans; mais aujourdhui je pense que les électeurs verront avec plaisir le renvoi de ce bill.

Bien sincèrement à vaus,

C. H. NICHOLSON,

Gérant du trafic.

THE RECTORY,

SARNIA, ONT., 10 mai 1906.

A l'assemblée annuelle du *Ruri-decanal Chapter of the Church of England* du comté de Lambton, tenue à Courtright, le lundi, 7 mai 1906, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité:—

Résolu que, vu les nombreux efforts qui sont faits pour restreindre ou annuler l'effet du bill concernant l'observance du dimanche, actuellement soumis au parle-

ment, nous, membres du *Deanery* de Lambton, représentant les divisions de Lambton-est et ouest, protestons énergiquement contre ces efforts; et nous avons confiance que le comité de la Chambre des communes ne fera aucune concession tendant à empêcher ou gêner en quelque manière que ce soit la mise en vigueur de la loi destinée à faire observer le dimanche comme jour de repos. .

Qu'il soit résolu, de plus, que copie de la présente résolution soit adressée au ministre de la Justice et aux députés locaux.

(Signé) T. R. DAVIS, *Rural Dean*,
Président.

M. F. F. PARDEE, M.P.,
Ottawa, Ont.

"HAMILTON POWER COMPANY",
17 mai 1906.

DR J. W. DANIEL,
Président du comité spécial chargé du bill n° 12,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Ainsi que beaucoup d'autres employeurs de travail, notre compagnie a pris le temps d'étudier avec soin l'article du bill concernant l'observance du dimanche.

Dans la fabrication de ce qu'on appelle la poudre noire, le procédé est continu et il faut sept jours de travail constant, surtout de bituration, pour le compléter. Toute suspension du travail, telle que la nécessité de fermer l'usine le dimanche aurait le plus désastreux effet sur les opérations. J'ai confiance que l'on aura soin d'établir une exception pour l'industrie ci-haut mentionée, lorsque la loi sera présentée devant la Chambre.

Je puis ajouter que ce travail nécessaire que nous faisons le dimanche est presque entièrement automatique; pour le rendement actuel, nous n'avons qu'un homme à chaque farbique et il est là simplement pour surveiller.

Votre obéissant serviteur,
THOS. C. BRAINERD,
Président.

Le 18 avril 1906.

A une séance générale du conseil de la ville de Berthier, tenue en la salle de l'hôtel de ville, en la dite ville, le dix-huitième jour du mois d'avril mil neuf cent six, à sept heures du soir, en vertu de l'Acte de la province de Québec, passé en 1876, 40 Victoria, chapitre 48, intitulé: "Acte pour refondre et amender l'Acte pour incorporer la ville de Berthier, et l'acte qui l'amende".

A laquelle séance sont présents: Son Honneur le maire, M. A. L. Caisse, au fauteuil, et messieurs les conseillers R. Gariépy, J. O. Lavallée, G. Mathieu et J. O. Tellier, formant quorum du dit conseil qui représente la corporation de la ville de Berthier connue et incorporée sous le nom de "Le maire et le conseil de la ville de Berthier".

Et M. Lavallée, secondé par M. Tellier, propose et il est unanimement résolu:

Que ce conseil considérerait regrettable et comme étant préjudiciable aux intérêts généraux non seulement de la ville de Berthier mais aussi des ports intermédiaires entre Bertheir et Montréal, l'adoption de la clause "six" du bill concernant l'observance du dimanche actuellement devant la Chambre des communes: Attendu qu'elle enlève à nombre de familles et pour plusieurs la seule occasion de visiter leurs parents

et amis, par voie peu dispendieuse de navigation; aux ouvriers, l'occasion d'un voyage, d'une excursion, à la fois économique et nécessaire à la santé.

Que ces excursions à bord des bateaux, qui sont d'ailleurs un amusement agréable et sain, créent et constituent une certaine source de revenus pour les différentes localités où arrêtent ces bateaux, et pour les propriétaires des bateaux un gain relativement considérable et propre à les aider à fournir une plus grande accommodation au public voyageur.

Que les excursions faites jusqu'à présent à bord des bateaux de la Compagnie Richelieu et Ontario à Berthierville n'ont jamais été cause de désordre.

Que ce conseil désirerait la continuation de ces voyages paisibles.

Que copie de la présente résolution soit par l'entremise du député de notre comté, soumise au président du comité chargé de la considération du bill concernant l'observance du dimanche.

Pour vrai extrait du registre des délibérations du conseil de la ville de Berthier, conservé dans les archives du dit conseil, sous ma garde en ma qualité de secrétaire-trésorier.

En foi de quoi, mon seing et le sceau de la dite corporation de la ville de Berthier, à Berthier, 23 avril 1906.

M. A. L. AUBIN,
Secrétaire-trésorier.

Le comité s'ajourne *sine die.*

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

LE COMITÉ SPÉCIAL SUR LE BILL No 12, CONCERNANT L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

PROCES-VERBAL DE L'ENQUETE.

CHAMBRE DE COMITÉ n° 30,
CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 19 avril 1906.

Le comité spécial auquel a été renvoyé le bill n° 12, intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche", s'est réuni à dix heures et demie du matin, le président, M. Daniel, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT.—Le comité doit tout d'abord instituer le mode de procéder qu'il jugera le plus avantageux. Il y a plusieurs personnes présentes qui, je le crois, désirent être entendues; nous avons en outre reçu nombre de communications. Je demanderai donc au comité de présenter une résolution en vue d'établir quel est, à son avis, le meilleur mode de procéder en cette matière; si nous devons d'abord donner communication des lettres ou entendre ceux qui veulent donner leur témoignage.

M. PRINGLE.—Je propose que l'on prenne connaissance des pièces.

M. GEOFFRION.—Avant de prendre connaissance des pièces,—je n'en sais pas le nombre, mais cela pourrait nous prendre beaucoup de temps,—ne devrions-nous pas plutôt entendre les personnes présentes? Quelques-unes d'elles sont venues de loin, et aimeraient probablement à être entendues avant que nous ne procédions à la lecture des pièces.

Le PRÉSIDENT.—Ces pièces sont très courtes.

Le procès-verbal et les pièces sont lus dans l'ordre suivant:—

CABINET DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, 9 avril 1906.

Dr J. W. DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial sur le bill n° 12,
Chambre des Communes,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli, pour qu'elle soit prise en considération par le comité spécial sur le bill n° 12 concernant l'observance du dimanche, une lettre que j'ai reçue de la *London Rolling Mill Company, Ltd.*, relativement au paragraphe (*f*) de l'article 4 du bill.

Bien sincèrement à vous,
C. S. HYMAN.

LONDON, CANADA, 4 avril 1906.

A l'honorable C. S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous avons examiné attentivement avec notre avocat le bill concernant l'observance du dimanche, et nous trouvons que le paragraphe (*f*) de l'article

4 nuira sérieusement aux opérations de notre entreprise. Nous fermerons notre usine le plus tôt possible après une heure le samedi; nous ne sommes donc pas "effectivement en activité lorsque commence le dimanche", aux termes du bill. Afin de pouvoir exploiter notre usine pendant les six jours de la semaine, il nous faut absolument réparer nos fourneaux le dimanche. L'après-midi du samedi ne peut être consacré à ce travail, parce qu'il doit s'écouler de dix à vingt heures avant que ces fourneaux soient assez refroidis pour permettre à un homme de s'y introduire. Nous employons ordinairement de deux à six hommes le dimanche, quelquefois pas toute la journée, mais généralement pendant la plus grande partie de ce jour; et si l'on ne permet pas à ces hommes de travailler le dimanche nous serons forcés de suspendre les opérations le lundi, ce qui signifierait la perte d'une journée de travail par semaine pour environ deux cents hommes. Il nous serait absolument impossible de garder nos ouvriers s'ils ne pouvaient faire la semaine entière; ils nous abandonneraient tout simplement, et s'en iraient travailler dans d'autres usines où les conditions seraient plus favorables.

Voudrez-vous avoir l'obligeance d'exposer ces faits à M. Fitzpatrick, et insister auprès de lui sur la nécessité de retrancher du pragraphe (*f*) de l'article 4 les mots "effectivement en exploitation lorsque commence le dimanche".

Cette mesure est absolument nécessaire dans l'intérêt des lamineries en général.

LONDON ROLLING MILL CO.,
Par C. H. WHITE, *gérant.*

OTTAWA, 18 avril 1906.

Dr DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial *re* bill concernant l'observance du dimanche,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—L'un de nos clients, la compagnie dite *Electric Reduction Company,* de Buckingham, craint que ce bill n'ait pour effet de ruiner l'industrie dans laquelle cette compagnie est engagée. Depuis dix ans, la dite compagnie manufacture le phosphore avec le phosphate de chaux au moyen d'un procédé électrique; la chaleur employée dans cette fabrication de phosphore est produite par l'électricité. Cette industrie, apparemment, ne serait pas protégée par la loi telle que formulée. Dans le cas où le travail devrait être interrompu le dimanche, la conséquence serait:—

1. Que du roc solide ou métal se formerait dans le fond du fourneau électrique;

2. Qu'il faudrait défaire le fourneau et enlever ce roc avant de recommencer l'exploitation. La démolition et la reconstruction de ces fourneaux prendraient trois ou quatre jours.

3. Il y aurait aussi danger d'explosions, vu que le phosphore sort de la fournaise sous forme de gaz et est condensé en passant à travers un condensateur. La pression du gaz empêche l'air de pénétrer dans le condensateur, et dès que cette pression diminue il y a danger d'explosion.

La compagnie a fait depuis dix ans des opérations heureuses dans cette industrie, et elle emploie dans son usine environ 125 hommes. Nous prenons la liberté d'inclure le projet d'un paragraphe additionnel à l'article 4 du bill; nous croyons que l'insertion de ce paragraphe dans la loi serait une protection suffisante pour l'industrie en question et pour d'autres de même nature. A part l'*Electric Reduction Company,* nous agissons comme les avocats de deux ou trois autres compagnies engagées dans des opérations similaires, et toutes nous ont demandé de suggérer que la loi soit modifiée de manière à protéger leurs intérêts.

Nous avons l'honneur d'être,
Très respectueusement vos, etc.,
AYLEN ET DUCLOS.

ANNEXE No 1

OTTAWA, 20 avril 1906.

M. WALTER TODD,
Greffier du comité nommé pour prendre en considération le bill concernant l'observance du dimanche

CHER MONSIEUR,—Les fabricants et producteurs de minéraux, de métaux et d'énergie électrique, après avoir brièvement exposé leurs vues ce matin devant le comité spécial nommé pour prendre en considération le bill concernant l'observance du dimanche, se sont rendus à nos bureaux et ont préparé le projet ci-inclus d'amendements à l'article 4 du bill. Nous conformant à leurs instructions, nous vous transmettons sous ce pli ces amendements et nous vous prions de les déposer devant le comité spécial chargé de l'examen du bill. Au cas ou l'on s'opposerit à ces amendements, nos clients désirent que le comité leur fournisse l'occasion de se faire entendre de nouveau, ainsi que le privilège d'amener comme témoins les experts les plus distingués pour établir que les pouvoirs projetés compris dans les amendements sont essentiels à l'exercice de leurs industries respectives. Nous vous transmettons en même temps une lettre du révérend J. G. Shearer, secrétaire général de la *Lord's Day Alliance* du Canada, adressée au directeur général de la *Hamilton Blast Furnace Company*, relatimement à quelques-uns des sujets dont il est fait mention dans les amendements.

Nous avons l'honneur d'être,
Très respectueusement vos, etc.,
AYLEN ET DUCLOS.

Amendments à l'article 4 du bill n° 12, concernant l'observance du dimanche, suggérés par les fabricantes et producteurs de minéraux, de métaux et d'énergie électrique.

(*f*) L'allumage et l'entretion des feux, ou l'exécution de réparations, de travaux d'entretien ou autres travaux, quand ces feux, réparations ou travaux sont essentiels à quelque industrie qui est d'une nature telle que sans l'exécution de ce travail dominical cette industrie ne pourrait être exercée d'une manière continue et sans dommage les six autres jours de la semaine.

(*j*) La production et l'emploi de courant électrique, la fonte, la réduction, le traitement et l'affinage de minerais, minéraux et métaux, la fabrication de combustibles employés pour ces opérations et autres s'y rapportant.

TORONTO, 11 avril 1906.

M. HOBSON,
Gérant de la *Hamilton Blast Furnace Co.*,
Hamilton, Ont.

MON CHER MONSIEUR,—En conversant l'autre jour avec M. Samuel Barker, M.P., j'ai appris que votre compagnie était d'avis que le bill concernant l'observance du dimanche, actuellement soumis au parlement, empêcherait l'exploitation des hauts-fourneaux le dimanche.

Comme nos aviseurs légaux sont pleinement convaincus que cette loi n'aurait pas pour effet d'empêcher l'exploitation des hauts-fourneaux, et comme la *Lord's Day Alliance* n'a nullement le désir que tel en soit l'effet, je vous écris, à la suggestion de M. Barker, pour vous demander de vouloir bien m'envoyer, par le retour de la malle, un projet d'amendement qui, d'après vous, rendrait la loi plus claire.

Vous remerciant d'avance,

Bien à vous,
J. G. SHEARER,

MONTRÉAL, 12 avril 1906.

M. JOHN W. DANIEL, M.P.,
Président du comité sur le bill concernant l'observance du dimanche.
Chambre des Communes, Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Dans cette pétition la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario expose respectueusement que :

Considérant qu'il a été présenté au parlement un bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche"; et

Considérant que l'article six du dit acte décrète :

"Il n'est permis à personne, le dimanche, d'organiser, conduire, ou mener, par quelque moyen de transport que ce soit, une excursion à laquelle des passagers ou voyageurs sont transportés moyennant rétribution, et ayant comme principal ou seul objet de transporter ces passagers ou voyageurs pour leur divertissement ou plaisir, et les passagers ou voyageurs ainsi transportés ne seront pas censés être des voyageurs aux termes de la présente loi"; et

Considérant que cette compagnie exploite des bateaux traversiers et des steamers locaux entre les différentes centres, et de Montréal en particulier, le dimanche; et

Considérant que ces bateaux traversiers et steamers locaux constituent le seul mode d'intercommunication entre les différents ports le dimanche, et dans la plupart des cas le seul moyen de communication entre ces ports et Montréal; et

Considérant que ces steamers ne sont employés que par les habitants de Montréal et d'autres ports comme moyen de transport pour aller voir leurs enfants dans les couvents et collèges situés le long de la ligne, et que ce serait pour eux un grand inconvénient si cette circulation tranquille de passagers était défendue; et

Considérant que l'acte ci-dessus mentionné, tel qu'il est actuellement formulé, donne une interprétation qui défendrait l'exploitation de ces steamers et causerait de grands inconvénients aux résidants des différentes localités, ainsi qu'une perte sérieuse à cette compagnie, dont le droit d'exploiter les bateaux traversiers et steamers ci-dessus mentionnés n'a jamais été mis en question; que dans l'opinion de la compagnie ce service est nécessaire et conforme à la loi et n'a jamais été restreint en aucune manière depuis soixante ans; et

Considérant que les municipalités qui seront pratiquement privées de communication entre elles ou avec Montréal sont:—

Laprairie et les municipalités environnantes;
Longueuil et les municipalités environnantes;
Boucherville et les municipalités environnantes;
Varennes et les municipalités environnantes;
Verchères et les municipalités environnantes;
Contrecœur et les municipalités environnantes;
Sorel et les municipalités environnantes;
Grand-Nord et les municipalités environnantes;
Berthier et les municipalités environnantes;
Lanoraie et les municipalités environnantes;
Lavaltrie et les municipalités environnantes;
Saint-Sulpice et les municipalités environnantes;
Yamaska et les municipalités environnantes;
Saint-David et les municipalités environnantes;
Saint-Aimé et les municipalités environnantes;
Montréal et les municipalités environnantes.

C'est pourquoi, cette compagnie demande respectueusement qu'une exception soit faite dans les cas spéciaux ci-dessus mentionnés, et que l'article six soit amendé de

manière à permettre l'exploitation des dits bateaux traversiers et steamers locaux le dimanche, et votre pétitionnaire ne cessera de prier, etc., etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

S. PERCY SMITH,

Secrétaire.

SOREL, 16 avril 1906.

M. JOHN W. DANIEL, M.P.,

Président du comité sur le bill concernant l'observance du dimanche,

Chambre des Communes,

Ottawa.

MONSIEUR,—La pétition des citoyens de Sorel représentés à cette fin par le maire et les échevins de la cité de Sorel, expose humblement que:

Considérant qu'il a été présenté au parlement un bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche".

Considérant que l'article 6 du dit acte décrète:

"Il n'est permis à personne, le dimanche, d'organiser, conduire, ou mener, par quelque moyen de transport que ce soit, une excursion à laquelle des passagers ou voyageurs sont transportés moyennant rétribution, et ayant comme principal ou seul objet de transporter ces passagers ou voyageurs pour leur divertissement ou plaisir, et les passagers ou voyageurs ainsi transportés ne seront pas censés être des voyageurs aux termes de la présente loi;" et

Considérant que la compagnie de navigation Richelieu et Ontario exploite des bateaux traversiers et des steamers locaux enter les différents centres, et de Montréal en particulier, le dimanche; et

Considérant que ces bateaux traversiers et steamers locaux constituent le seul mode d'intercommunication entre les différents ports le dimanche, et dans la plupart des cas le seul moyen de communication entre ces ports et Montréal; et

Considérant que ces steamers ne sont employés que par les habitants de Montréal et d'autres ports comme moyen de transport pour aller voir leurs enfants dans les couvents et collèges situés le long de la ligne, et que ce serait pour eux un grand inconvénient si cette circulation tranquille de passagers était défendue; et

Considérant que l'acte ci-dessus mentionné, tel qu'il est actuellement formulé, donne une interprétation qui défendrait l'exploitation de ces steamers et causerait de grands inconvénients aux résidants des différentes localités, ainsi qu'une perte sérieuse à cette compagnie, dont le droit d'exploiter les bateaux traversiers et steamers ci-dessus mentionnés n'a jamais été mis en question; que dans l'opinion de la compagnie, ce service est nécessaire et conforme à la loi et n'a jamais été restreint en aucune manière depuis soixante ans; et

Considérant que les municipalités qui seront pratiquement privées de communication entre elles ou avec Montréal sont:—

Laprairie et les municipalités environnantes;
Longueuil et les municipalités environnantes;
Boucherville et les municipalités environnantes;
Varennes et les municipalités environnantes;
Verchères et les municipalités environnantes;
Contrecœur et les municipalités environnantes;
Sorel et les municipalités environnantes;
Grand-Nord et les municipalités environnantes;
Berthier et les municipalités environnantes;
Lanoraie et les municipalités environnantes;

Lavaltrie et les municipalités environnantes;
Saint-Sulpice et les municipalités environnantes;
Yamaska et les municipalités environnantes;
Saint-David et les municipalités environnantes;
Saint-Aimé et les municipalités environnantes;
Montréal et les municipalités environnantes;

C'est pourquoi la cité de Sorel demande respectueusement qu'une exception soit faite dans les cas spéciaux ci-dessus mentionnés, et que l'article six soit amendé de manière à permettre l'exploitation des dits bateaux traversiers et steamers locaux le dimanche, et votre pétitionnaire ne cessera de prier, etc., etc.

Signé, pour le bureau des échevins,

C. P. PARADIS,
Maire.

JOHN GEO. CREBASSA,
Greffier de la cité.

NELSON, C.-B., 17 avril 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Impossible d'exploiter la fonderie si le travail du dimanche est défendu. Ecrivons.

HALL MINING SMELTING CO.

NELSON, C.-B., 17 avril 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Faites amender le bill de l'observance du dimanche: permis aux compagnies de transport de recevoir le dimanche les petits fruits périssables, le long des lacs et chemins de fer où il n'y a pas de bureau de messageries. Autrement, pertes considérables.

ASSOCIATION LIBERALE.

NELSON, C.-B., 17 avril 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Législation empêchant la Compagnie de Messagerie d'accepter les petits fruits le dimanche serait désastreuse pour les intérêts de Kootenay; empêcherait cueillette des fruits le samedi.

JAS. JOHNSTONE,
Président de l'Ass. de producteurs de fruits de Kootenay.

GREENWOOD, C.B., 12 avril 1906.

Aux honorables membres de la Chambres des Communes du Canada,
Ottawa, Ont.

MESSIEURS,—Comme nous avons appris que certaine loi connue sous le nom de bill concernant l'observance du dimanche a été présentée devant votre honorable Chambre, nous désirons vous exposer les conditions de l'industrie de l'exploitation des mines et des fonderies, et nous espérons que vous voudrez prendre nos observations en due considération lors de l'étude de cette loi.

Si les termes de ce bill nécessitent la cessation des opérations de la fonte pendant la journée du dimanche, la fonte du cuivre deviendra impraticable. Cette opération

doit de toute nécessité être continué, car elle est faite, en Colombie-Britannique, dans des hauts-fourneaux qui doivent rejeter continuellement la matière fondue; et bien qu'il soit possible d'arrêter l'opération temporairement en étouffant le fourneau, ce procédé n'est employé que pour les raisons les plus graves, comme dans le cas de la destruction possible de la vie ou de la propriété.

Nous vous prions donc, lorsque vous adopterez, en la forme que vous jugerez à propos, cette loi concernant l'observance du dimanche, d'en excepter l'opération des hauts-fourneaux et convertisseurs pour le cuivre quant au travail nécessaire pour tenir cette opération en cours.

Très sincèrement vôtres,

THE B. C. COPPER CO., LIMITED,
J. E. McAllister, *gérant,*

THE GRANBY CONSOLIDATED M. S. & P. CO.,
A. B. W. Hodges, *surintendant général.*

THE DOMINION COPPER CO., LIMITED,
J. R. Drummond, *gérant.*

Extrait *des procès-verbaux du conseil de la cité de Montréal, assemblée spéciale tenue le lundi 26 mars 1906.*

Sur motion de l'échevin Mercier, secondé par l'échevin Sadler, il a été

Résolu, Que le conseil de la cité de Montréal, tout en étant en faveur de l'adoption d'une loi destinée à assurer l'observance du dimanche, croit qu'il n'est que juste de representer au gouvernement et au parlement du Canada qu'il considérait comme contraire à l'intérêt public toute disposition tendant à priver notre population de repos et même de moyens de transport le dimanche.

Que le greffier de la cité reçoive instruction de communiquer au gouvernement du Canada les objections du conseil à l'adoption d'une loi de ce genre, et de prier le gouvernement de ne pas favoriser une législation qui aurait pour effet d'empêcher, le dimanche, la circulation des tramways et des trains, les excursions par bateau ou par chemin de fer, l'ouverture des parcs publics, pourvu qu'il ne soit pas vendu de liqueurs spiritueuses en ces endroits, et qui tendrait, généralement, à priver les citoyens de Montréal d'un délassement hygiénique et moral.

Certifié, RENE BAUSET,
Greffier adjoint de la cité.

Chambre de Commerce de Montréal,
Montréal, 11 avril 1906.

Au Président du comité spécial sur le bill n° 12, intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche".

Monsieur.—J'ai l'honneur, d'après les instructions du conseil de cette Chambre, de vous transmettre, pour l'information de votre comité, le paragraphe suivant d'une lettre adrssée le 22 du mois dernier au très honorable Premier ministre et à l'honorable ministre de la Justice:—

"Relativement au bill n° 12, intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche", le conseil considère que les dispositions des lois fédérale et provinciale actuelles sont suffisamment sévères en ce qui regarde l'observance du dimanche, et que, en vertu de ces lois, le jour du Signeur est bien observé en Canada; il s'oppose à l'adoption de la loi projetée vu que certaines de ses dispositions sont dangereuses pour le commerce du pays et que d'autres restreignent indûment la liberté du sujet; en outre,

le conseil est d'avis que les restrictions formulées dans le bill auraient pour effet d'indisposer une partie du public, de la porter à éluder la loi, et généralement, n'atteindraient pas leur objet."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 12 avril 1906.

A M. le Président du comité spécial
sur le bill concernant l'observance du dimanche.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que les vues de notre Chambre de commerce sur le bill concernant l'observance du dimanche (n° 12) ont été exprimées par l'adoption du rapport ci-inclus de son comité de législation, adopté le onze courant.

Notre Chambre de commerce n'enverra pas de délégation pour se faire entendre devant le comité qui se réunira jeudi, le 19 courant, à la Chambre des Communes.

FORTUNAT BOURBONNIERE,
Secrétaire.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL.

Rapport du comité de législation adopté par le Conseil de la Chambre, le mercredi, 11 avril 1906.

Objet.—Bill Fitzpatrick sur l'observance du dimanche.

Rapports—Votre comité, après avoir pris communication de ce bill, ainsi que des déclarations faites par l'honorable ministre de la Justice lors de la seconde lecture de ce bill laissant prévoir que des tempéraments y seraient apportés pour sauvegarder les intérêts généraux du commerce et conserver à nos voies de communication, la liberté nécessaire pour soutenir la concurrence avec les entreprises étrangères, croit devoir approuver le principe général de ce bill pour entre autres raisons les suivantes;

1° En ce que le bill a simplement pour objet d'assurer à la collectivité du peuple canadien le repos dominical et en ce qu'il met ainsi les catégories des commerçants et des manufacturiers sur un pied d'égalité;

2° En ce que ce bill ne fait que refléter l'esprit de notre droit provincial (voir S. R.Q. de 1888, art. 3498);

3° En ce que le bill, sans aller jusqu'à restreindre aucun amusement légitime ni à empêcher les services de voies ferrées, de navigation ou autres moyens de transport qui permettent aux citoyens de jouir des champs, du grand air et des parcs, a pour objet de prévenir l'exploitation du public par le trafic et la spéculation sur des excursions et autres amusements dégénérant en des abus, fauteurs de désordres et dissipateurs des salaires;

Votre comité admet donc l'opportunité d'une législation de ce genre dans son objet général et sauf les modifications ci-dessus, déclare en approuver le but.

Pour copie conforme,

FORTUNAT BOURBONNIERE,
Secrétaire.

ANNEXE No 1

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 18 avril 1906.

Dr DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial, loi de l'observance du dimanche,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Les producteurs d'huiles dans ma division électorale et aussi dans Kent-Est m'ont demandé d'attirer l'attention du comité sur la nécessité de maintenir les pompes en opération tous les jours de la semaine, afin d'éviter que leurs puits ne soient submergés et ruinés par l'eau.

Ils disent qu'il suffit d'avoir un homme pour surveiller le fonctionnement des pompes, et demandent que la loi soit amendée de manière à leur permettre de les faire fonctionner le dimanche afin de prévenir la destruction totale de leurs propriétés.

Très sincèrement,

A. H. CLARKE.

TORONTO, 16 avril 1906.

M. A. C. MACDONELL, M.P.,
Chambre des Communes, Ottawa.

Re Acte concernant l'observance du dimanche.

CHER MONSIEUR,—Nous vous transmettons sous ce pli copie de notre lettre du 31 mars 1906 à l'honorable Charles Fitzpatrick. Vous nous feriez une faveur en employant votre influence à voir que les lamineries ne tombent pas sous l'opération de la loi.

Bien à vous,

BICKNELL & BAIN.

TORONTO, 31 mars 1906.

A l'honorable CHARLES FITZPATRICK,
Ministre de la Justice, Ottawa.

Acte concernant l'observance du dimanche.

CHER MONSIEUR,—Mes clients, *The Toronto Bolt and Forging Company, Limited,* qui exploitent une fabrique de boulons et une laminerie à Toronto, désirent attirer votre attention sur les dispositions de votre bill concernant l'observance du dimanche actuellement soumis au parlement en tant qu'il touche à leur industrie.

Leur habitude est de fermer leur usine vers une heure le samedi. Chaque semaine il est nécessaire de réparer les parois des hauts-fourneaux, vu que ceux-ci sont chauffés au rouge tous les jours. Ce travail ne peut se faire que lorsqu'ils sont refroidis. En fermant l'usine le samedi, les fourneaux, après vingt-quatre heures, sont assez refroidis pour permettre d'en enlever les parois et de les réparer, et de la sorte les opérations peuvent être reprises le lundi.

Il faut employer environ sept hommes à la réparation des parois des hauts-fourneaux, et ce travail prend généralement un jour chaque semaine. Si le bill était adopté dans sa forme actuelle, cent hommes se trouveraient sans emploi le samedi après-midi, toute la journée du dimanche et toute celle du lundi de chaque semaine.

Il semblerait que l'exception mentionnée au paragraphe (*f*) de l'article 4 du bill a été faite pour rencontrer ce cas, mais elle n'aurait apparemment pas cet effet, vu qu'elle ne s'applique qu'au travail à faire en rapport avec quelque procédé de fabrication effectivement en cours lorsque commence le dimanche. Il semblerait aussi, d'après les derniers mots de ce paragraphe, que les réparations ne pourraient être faites que dans le cas où leur non-exécution aurait pour résultat la cessation des travaux pendant les six autres jours de la semaine.

L'intention de l'acte paraît être que les choses soient arrangées de manière que les travaux puissent se continuer pendant les six jours entiers.

Il est absolument nécessaire que tous les cas vous soient pleinement exposés, afin que les termes du paragraphe, lorsqu'il sera finalement adopté, soient suffisamment clairs pour en réaliser l'intention à l'égard de tous sans injustice; c'est pourquoi nous ne soumettons pour le présent aucune forme pouvant s'appliquer au cas particulier de nos clients.

Nous vous demanderions de ne pas perdre de vue, dans la rédaction définitive de ce paragraphe, les conséquences que nous venons de mentionner, afin que les inconvénients qui résulteraient de l'adoption du bill dans sa forme soient évités.

Bien à vous,

31 Madison Ave., Toronto, 7 avril 1906.

M. John W. Daniel, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—En votre qualité de membre du comité spécial chargé d'étudier le bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche", les directeurs de la *Grimsby Park Company, Limited,* demandent respectueusement que vous preniez en sérieuse considération les faits suivants:—

1. Le parc Grimsby, comme lieu de retraite d'été, existe depuis plus de trente ans.

2. Durant toute cette période (pendant les mois de juillet et août) un prix d'entrée a été exigé chaque jour de la semaine, le dimanche compris.

3. Le dimanche, les services ont été invariablement et sans exception des services de culte public; et au lieu de recevoir une offrande ou de faire une collecte pendant le service, comme c'est la coutume dans la plupart des assemblées pour le culte public, la somme modique de 15 cents est perçue à la barrière de toutes les personnes qui entrent pour cette journée-là.

4. Les révérends messieurs qui occupent la chaire les dimanches viennent de divers endroits du Canada et des Etats-Unis, et sont payés pour leurs services et pour leurs frais de voyage. On entretient aussi un chœur; le directeur et son accompagnateur sont également payés. Le prix d'admission reçu à l'entrée est appliqué au paiement de ces dépenses.

5. La compagnie, après une aussi longue expérience, n'a pu trouver, toutes choses prises en considération, un meilleur système que celui actuellement en usage, celui de garder des personnes à la barrière et percevoir un droit d'entrée tous les jours, le dimanche compris.

6. La mise en opération de ce système a eu pour effet d'empêcher le parc d'être envahi par une foule de personnes en recherche d'amusement et venant d'Hamilton ou des villages environnants, tout en donnant le droit d'entrée à ceux qui désiraient avoir le privilège d'entendre les prédicateurs distingués qui conduisaient les services du culte.

Comme l'article 7, s'il est adopté dans sa forme actuelle, empêchera la *Grimsby Park Company, Limited,* de recevoir un prix d'admission le dimanche, même si ce prix d'admission est reçu pour défrayer les dépenses relatives à l'entretien du culte public, je soumets à votre considération le projet ci-joint, qui pourrait être traité comme un amendement à l'article 7, ou qui pourrait devenir un article nouveau, n° 8, semblable à l'article 3, avec la note marginale "Exception en certains cas dans Ontario".

Comme amendement à l'article 7:

"Néanmoins, rien dans le présent acte ne sera censé déclarer contraire à la loi le fait de continuer de recevoir, le dimanche, un prix d'admission affecté au paie-

ment des dépenses relatives au culte public dans un parc où la perception de ce prix d'admission a été jusqu'ici permise."

Comme nouvel article n° 8, retranchez "néanmoins".

"Rien dans le présent acte, etc., etc."

Je vous envoie par le même courrier l'annonce annuelle du parc Grimsby pour 1905, et vous prie de vouloir bien examiner la page, dont le coin est plié, contenant les règlements concernant l'admission, ainsi que les autres pages qui font connaître le caractère des services du dimanche.

Les directeurs du parc Grimsby, et tous ceux qu'ils représentent, laissez-moi vous en donner l'assurance, sont en pleine sympathie avec l'objet de la loi. Ils font cette demande parce qu'ils sont persuadés que la position dans laquelle les placera cette loi, si elle est adoptée sans amendements, sera la dernière de plusieurs circonstances malheureuses qui les forcera à abandonner complètement l'objet bienfaisant pour lequel la corporation existe, et qui n'a jusqu'à présent rapporté aucun profit financier aux directeurs ou aux actionnaires.

Je demeure,
Respectueusement vôtre,
E. A. CHOWN,
Secrétaire-trésorier.

31 Madison Ave.,
Grimsby Park, Toronto, 7 avril 1906.

M. H. H. Miller, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Je vous inclus copie d'une lettre addressée à l'honorable Charles Fitzpatrick; j'ai écrit la même lettre à tous les membres du comité sur le bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche", en en changeant le premier paragraphe lorsqu'elle est adressée à un membre du comité.

Vous êtes, je crois, le seul membre du comité que je connaisse. Je me rappelle de vous comme ayant fait partie de la conférence de Guelph lorsqu'elle existait, et dont j'ai eu l'honneur d'être le dernier secrétaire.

Je serai très heureux si vous voulez bien prendre soigneusement note de ce que j'ai écrit pour l'information du comité. J'espère que vous pourrez jeter un coup d'œil sur l'annonce de 1905, et que vous voudrez bien nous donner le bénéfice de votre aide intelligente lorsque la discussion viendra devant le comité.

Je puis vous dire confidentiellement que la *Grimsby Park Company, Limited*, est une compagnie à fonds social, avec un capital autorisé de $50,000; $30 000 de capital cumulatif préférentiel à 6 pour 100, et $15,000 de capital ordinaire acquitté. Les actions préférentielles ont été émises en 1901 et ont rapporté une fois 3 pour 100. L'année dernière, la compagnie a perdu $1,200. La compagnie doit payer 4 pour 100 sur une dette de débenture de $40,000. Avec la compétition croissante que nous fait Muskoka, il devient de plus en plus difficile de joindre les deux bouts.

Nous sommes certains que les règlements concernant le prix d'admission se rattachent si intimement avec toutes nos autres affaires que le fait de nous empêcher de recevoir un prix d'entrée le dimanche diminuerait tellement nos recettes des autres jours que nos opérations en souffriraient d'une manière très sérieuse. Espérant que je ne vous cause pas trop d'ennui.

Je demeure,
Respectueusement vôtre,
E. A. CHOWN.

TORONTO, 12 avril 1906.

CHER MONSIEUR,—Vous avez sans doute reçu, il y a quelque jours, une lettre signée E. A. Chown, demandant l'exemption de l'opération de la loi concernant l'observance du dimanche pour la *Grimsby Park Company.* Je vous transmets sous ce pli copie d'une lettre qui vient d'être adressée à l'honorable Charles Fitzpatrick, ministre de la Justice, par le révérend S. D. Chown, D.D., secrétaire général de la division de la tempérance et de la réforme morale de l'Eglise méthodiste, qui indique suffisamment qu'il n'y a que quelques personnes financièrement intéressées dans la *Grimsby Park Joint Stock Company* qui demandent cette exemption.

Sincèrement à vous,

J. G. SHEARER,

P.S.—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli quelques feuilles imprimées qui seront soumises au comité lorsqu'il se réunira de nouveau la semaine prochaine. J'ai cru que vous seriez heureux d'avoir l'occasion de les parcourir d'ici là.—J. G. S.

DIVISION DE LA TEMPÉRANCE ET DE LA RÉFORME MORALE DE L'ÉGLISE MÉTHODISTE.

S. D. Chown, D.D., secrétaire général.

TORONTO, 11 avril 1906.

A l'hon. CHARLES FITZPATRICK,
Ministre de la Justice,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—On m'a remis une lettre signée par le révérend E. A. Chown, en sa qualité de secrétaire-trésorier de la *Grimsby Park Company, Limited,* demandant un amendement à l'acte concernant l'observance du dimanche, qui permettrait à cette compagnie de percevoir des prix d'admission sur leurs terrains le dimanche.

Tout ce que je puis dire c'est que, suivant moi, cet amendement ne serait pas dans l'esprit de l'Eglise méthodiste en Canada comme corps, ni d'aucune partie considérable de ses membres. Je suis certain que je représente les convictions du bureau de la division de tempérance et de la réforme morale, qui représente officiellement l'Eglise méthodiste, lorsque je déclare que nous ne désirons aucune diminution de la vigueur des dispositions du bill.

Sincèrement à vous,

(Signé) S. D. CHOWN,

TORONTO, 6 avril 1906.

M. JOHN FOLINSBEE,
Strathroy, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets, à votre demande, une copie de mon sermon sur la question du Sabbatt. Je puis dire que ce sermon exprime les vues de la communauté juive en Canada. J'exprime certainement l'espérance que votre visite à Ottawa pour y représenter les Adventistes du septième jour sera accompagnée de succès.

J'espère que le gouvernement trouvera moyen d'accorder une clause d'exemption en faveur de tous les corps religieux qui observent le septième jour, Sabbat, depuis le vendredi soir jusqu'au samedi soir.

Je regrette de ne pouvoir être présent avec vous pour exposer personnellement mes vues devant le comité; mais lundi prochain étant la veille de notre pâques, la chose m'est tout à fait impossible.

SOLOMON JACOBS,
Rabbin, Toronto.

ANNEXE No 1

QUI EST EN ARRIÈRE DES TEMPS—LE RABBIN RÉPOND AU RÉVÉREND.

Défense de la position des Juifs relativement à l'observance du dimanche, dans un sermon à Holy Blossom.

Le rabbin S. Jacobs, au cours de son sermon prononcé dans la synagogue de *Holy Blossom,* a répondu de la manière suivante à la déclaration du révérend Dr Hill, de Montréal, publiée dans le *World* de dimanche dernier:

"Il y a quelques jours" dit-il, "une députation de citoyens juifs s'est présentée devant le Premier ministre et le ministre de la Justice relativement au bill, tel que rédigé ou suggéré par la *Lord's Day Alliance*, concernant l'observance plus sévère du dimanche. Cette démarche de notre part a provoqué quelques critiques adverses. Je ne sais pourquoi il en serait ainsi, mais cela est. Quelques-unes des objections ne méritent pas de commentaires. Mais sûrement, nous qui sommes Canadiens, avons autant de droit de protester contre l'adoption d'une loi quelconque, que d'autres d'en demander la mise en vigueur; car nous avons des droits égaux à ceux de nos concitoyens. Nous ne sommes pas même des nouveaux venus, car tandis que le général Wolfe investissait Québec, des officiers juifs sous Amherst combattaient pour la gloire de l'Angleterre. L'un d'eux devint seigneur de Brancour, d'autres devinrent grands propriétaires terriens. Longtemps avant 1768, il y avait dans la cité de Montréal une communauté juive nombreuse et florissante. Les Juifs étaient comptés comme des hommes d'un caractère émérite et remplis de l'esprit public. Il y a cent ans, un Juif fut élu pour représenter la division électorale de Trois-Rivières au Parlement du Canada; et depuis d'autres Juifs ont été élus et ont siégé dans le parlement canadien. Oui, sous tous rapports, nous avons maintenant les mêmes droits civiques et politiques que nos concitoyens canadiens.

"Mais le Dr. J. Edgar Hill, président de la *Lord's Day Alliance* de Montréal, pense autrement. D'après son mode de raisonnement, le Juif n'a aucun droit quelconque comme citoyen. Il serait intéressant de lui entendre dire pourquoi. Voudrait-il priver les autres corps religieux de leurs droits? Voudrait-il accorder des droits aux catholiques, ou aux unitaires, ou aux adventistes du septième jour, ou à toutes autres sectes qui ne pensent pas comme lui?

Un faible argument.

"Son énoncé que c'est un bill d'un gouvernement chrétien dans une terre chrétienne est un faible argument en sa faveur. L'Angleterre aussi est un pays chrétien, et cependant elle n'a pas dans ses statuts de loi aussi sévère que celle que l'on propose. En vertu du *Factories Act* de 1878 et 1901, des privilèges spéciaux sont accordés aux Juifs qui tiennent leurs fabriques fermées le sabbat juif. D'après ce bill que l'on propose, il doit y avoir certaines exemptions. N'y avons-nous pas autant droit que les autres sectes? Mais beaucoup d'autres s'opposent à l'adoption de cette loi, à part nous, les Juifs, même de ceux qui se considèrent et sont des chrétiens. Comment devraient-ils être traités? Sûrement, le président de la *Lord's Day Alliance* ne voudrait pas admettre le principe mauvais de rendre les hommes religieux par crainte de la loi ni la doctrine pernicieuse de l'observation extérieure du dimanche, quand intérieurement ils sont irrités d'y être forcés par les lois du parlement. En admettant même que la population du Canada—par une grande majorité—soit en faveur de ce bill—et il nous reste à savoir si le président de la *Lord's Day Alliance* est son porte-parole—les minorités n'ont-elles pas aussi leurs droits? Un homme, dans une minorité, qui épouse une cause bonne et juste, est dans une majorité avec Dieu.

Les minorités constituent la puissance qui sauve.

"Si les majorités étaient toujours dans le droit, il faudrait écrire l'histoire de nouveau et renverser le mouvement de la civilisation. "Les minorités conduisent et

sauve le monde et le monde ne les connait que longtemps après," et aussi, "Les gouvernements existent pour protéger les droits des minorités"; jamais vérité plus grande n'a été dite.

"Le président de la *Lord's Day Alliance* attaque ensuite gratuitement nos coreligionnaires. Il dit que, d'après son expérience civique, nous ne sommes pas les citoyens respectueux des lois et du jour du sabbat, les citoyens inoffensifs que nous prétendons être. Cet énoncé ne s'accorde guère avec les faits, les chiffres, et d'autres autorités considérables que je pourrais donner à l'encontre de sa prétention. Il peut être de peu d'intérêt pour le Dr Hill d'apprendre, car il ne paraît pas le savoir, qu'en l'année expirée le 30 juin 1903, trois Juifs seulement ont été incarcérés dans les prisons du Canada—un à Kingston et deux à Saint-Vincent-de-Paul—d'après le rapport du ministre de la Justice. Faut-il prendre sa déclaration ou accepter le rapport du ministre de la Justice?

"L'embarras partout au sujet des Juifs", ajoute le président de la *Lord's Day Alliance,* "c'est que, à Londres comme à Montréal, le Juif est un anachronisme dans la société moderne." C'est justement ce que pensait Pharaon, ce que pensait Amalec, ce que pensait Haman, ce que pensait Anthiocus Ephiphaus, et ce qu'ont pensé jusqu'à ce jour tous ceux qui haïssent les Juifs. Comme le dit le psalmiste ; Qu'ils soient détruits et que le nom d'Israël soit oublié à jamais". Ce bon prédicateur chrétien ne nous dit pas pourquoi nous, les Juifs, sommes un anachronisme. Espérons que, plus tard, il pourra nous renseigner sur ce sujet.

Le Juif à Londres.

"Il est particulièrement malheureux lorsqu'il dit que les Juifs de Londres sont un anachronisme, car il n'existe pas une cité au monde où le Juif occupe une position plus élevée, dans le commerce et dans la société, que dans la métropole de l'empire britannique. Les lords-maires et les shérifs les plus populaires de cette cité ont été des Juifs. Ses citoyens les plus animés de l'esprit public sont des Juifs. C'est un fait reconnu que les bienfaiteurs les plus généreux des œuvres de charité de la cité de Londres appartiennent à la religion juive. Les Rothschilds, les Moeattas, les Goldsmiths, les Montefiore ne sont surpassés par personne en loyauté envers leur pays, en charité, en sympathie pour la cause des malheureux, ni pour l'intérêt qu'ils prennent dans tous les mouvements d'utilité publique. Il y a des pairs du royaume juifs, des baronnets juifs, des chevaliers juifs, des membres du parlement juifs, un sous-secrétaire d'Etat juif, des juges juifs, des magistrats juifs, des avocats juifs, des marins juifs, des soldats juifs, et même des gouverneurs de colonies britanniques juifs.

"Et cependant on nous dit gravement que les Juifs sont un anachronisme dans la société moderne. Feu M. Gladstone ne pensait pas ainsi ; il a cité les Juifs d'Angleterre qui s'intéressent aux affaires publiques comme preuve que le Juif a justifié sa prétention à l'émancipation et au droit de citoyen dans tout pays où il se trouve. Le Juif en Canada est-il un anachronisme? Non pas tant qu'il exercera dignement les devoirs de citoyen, qu'il s'identifiera avec ses concitoyens dans la vie publique du pays, qu'il se mêlera à ses concitoyens d'autres croyances et qu'il s'unira avec eux dans les œuvres d'une sympathie affectueuse et d'une active bienveillance. Nous, Juifs du Canada, n'avons pas honte de notre histoire passée; avec l'aide de Dieu, nous n'en aurons pas honte dans l'avenir.

En arrière des temps.

"Non, chers frères, nous ne sommes pas l'anachronisme ; mais c'est le président de la *Lord's Day Alliance* qui est en arrière de son temps ; lui qui, peut-être, s'il en avait le pouvoir, nous renverrait au ghetto, à l'inquisition et au bûcher. Nous lui disons : "Frère bien chrétien—car nous reconnaissons tous les hommes comme nos

frères,—vous avez sans doute parlé trop hâtivement, ou par ignorance, ou sans réfléchir, quand vous nous avez dit que nous ne pouvions pas nous adapter à l'esprit du temps. En ces jours de matérialisme, cela devrait vous rendre heureux et réjouir votre cœur de voir dix millions des enfants de votre Sauveur remplir, révérer et enseigner la mission et la parole de ces saintes écritures que vous professez. Les eaux du baptême pourraient nous délivrer pour toujours de l'héritage de souffrances qui a été notre part et feraient tomber le rideau sur la tragédie jouée par Israël sur la scène de l'histoire du monde, mais la vérité et la parole de Dieu et ses promesses nous sont plus chères que les gages de l'apostasie. Jamais jusqu'à ce jour, peut-être, le monde a-t-il eu plus besoin de la leçon salutaire que la satisfaction de la conscience vaut toutes les souffrances corporelles. Donc, parce que nous croyons en la foi juive et la pratiquons, parce que nous sommes prêts à faire les sacrifices en résultant, ne dites pas que nous sommes un anachronisme.

"Lisez de nouveau les Ecritures, même le Nouveau Testament, bien qu'il ait été écrit par des Juifs, et qu'à l'avenir vos paroles soient plus sympathiques, plus justes, plus tolérantes à l'égard du peuple d'Israël, qui vous a donné un Sauveur, car Lui-même l'a déclaré, le salut des Juifs. Autrement, Dr Hill, vous-même êtes un anachronisme."

OTTAWA, 15 mars 1906.

Mémoire présenté au gouvernement du Canada par une députation de citoyens juifs, relativement au bill concernant l'observance du dimanche, intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche."

1. Comme sujets et citoyens du Canada, nous croyons que l'adoption d'une loi formulée dans les termes du bill projeté équivaudrait à imposer à la population en générale des vues religieuses qui ne s'accordent pas avec les convictions d'un grand nombre de sujets et citoyens, et produirait une rupture regrettable dans les relations harmonieuses qui existent actuellement entre les différentes races et croyances du Canada.

2. L'esprit vrai d'un gouvernement éclairé est de ne légiférer sur les matières religieuses qu'en vue de prévenir l'abus des droits des minorités.

3. La reconnaissance de l'égalité légale parmi toutes les sectes religieuses est un principe de droit admis dans toutes les colonies de la Grande-Bretagne, et consacré par les termes des Statuts Refondus du Canada de 1859, chap. 74, reproduits de statuts antérieurs, où il est spécialement déclaré "que dans l'état et condition de cette province, (Canada), à laquelle ce principe est particulièrement applicable, il convient que ce principe reçoive la sanction formelle de l'autorité législative, en le déclarant et le recommandant comme principe fondamental de notre politique civile"; par conséquent, la jouissance et le libre exercice du culte et de toute profession religieuse sans distinction ni préférence ont été garantis à tous les sujets de Sa Majesté dans la dite province.

4. Le gouvernement du Canada, et particulièrement son illustre premier ministre actuel, a fréquemment posé en principe que dans ce pays les droits et croyances religieuses des minorités seraient en tout temps respectés.

5. Nous estimons qu'il y a actuellement environ 40,000 Juifs en Canada, dont la majorité observe le sabbat des Commandements ; il y a en outre un grand nombre de chrétiens connus sous le nom d'adventistes du septième jour et baptistes du septième jour qui observent le septième jour de la semaine comme jour de fête.

6. Une grande proportion de ces Juifs est employée dans diverses industries exploités par des propriétaires juifs, et dont les fabriques sont fermées le samedi, conformément à la loi divine, qui dit "six jours tu travailleras et feras tout ton ouvrage. Le septième jour est le sabbat du Seigneur, ton Dieu." Pour faire leur temps et gagner les gages essentiels à leur existence, les employés ont la permission de travailler

dans ces fabriques le mimanche. Ce travail est fait de manière à ne pas gêner ceux qui observent ordinairement le dimanche et à ne pas donner lieu à des plaintes. D'autres sont engagés dans des opérations agricoles et à des occupations qui demandent leur travail personnel.

7. Toutes ces personnes, par leur religion, doivent s'abstenir de travailler le jour du sabbat juif, cinquante-deux jours de l'année, et chacun des treize jours observés comme jours de grnde fête par les Juifs, ce qui fait en tout soixante et cinq jours. Si le bill en sa forme actuelle devient loi, elles seront empêchées de travailler pour gagner leur subsistance cinquante deux dimanches, en sus des soixante et cinq jours ci-dessus mentionnés; et dans le cas, ce qui arrive souvent, où le premier jour de l'une des grandes fêtes juives tombe un jeudi ou un lundi, elles devront s'abstenir de travailler pendant quatre jours consécutifs dans la semaine. Il est clairement impossible pour un honnête homme de gagner sa vie, en concurrence avec les autres, s'il doit s'abstenir de travailler pendant plus de cent dix-sept jours sur trois cent soixante et cinq dans l'année.

8. Nous sommes informés qu'en France, en Autriche, en Italie, en Hongrie, et dans certaines parties de l'empire allemand, il n'existe pas de loi du dimanche. Dans certains des Etats-Unis d'Amérique, où des lois de cette nature ont été adoptées pendant l'ère ancienne du puritanisme, elles sont pour la plupart devenues lettre morte. Dans les Etats de New-York, Ohio, Nébraska, Iowa, Massachusette, Indiana et autres, des exemptions sont établies en faveur de ceux qui observent uniformement un autre jour de la semaine comme leur sabbat.

9. La nouvelle tentative faite cette année devant le congrès pour obtenir l'adoption d'une loi protégeant le premier jour de la semaine comme jour de repos dans le district de la Colombie n'avait pour objet que : 1, la fermeture des boutiques; 2, l'interdiction des jeux publics troublant la paix de ce jour; 3, l'interdiction des opérations de construction de bâtiments ou de chemins de fer. Cet acte contenait l'article suivant comme exemptions :—

Article 2. A une poursuite pour travail le premier jour de la semaine, il suffira d'alléguer comme défense que le défendeur observe uniformément un autre jour de la semaine comme jour de repos, et que le travail dont on se plaint a été fait de manière à ne pas interrompre ou troubler d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine comme jour de repos. Cet acte ne sera pas censé empêcher la vente de refraîchissements autres que le malt ou les liqueurs spiritueuses, ou empêcher la vente de malt ou de liqueurs spiritueuses telle qu'elle est maintenant réglée par la loi, celle du tabac, des cigares, des billets de chemins de fer ou de steamers; ou la prise et distribution des bagages.

Copie du bill ci-jointe—Ce bill fut combattu comme empiétant sur la liberté du sujet et ses convictions religieuses et n'a pas encore été adopté.

10. En Angleterre, l'ancien *Lord's Day Act* (29 Car. II, c. 28) a été amendé et ses prescriptions sévères ont été modifiées par diverses lois telles que les *Bills of Mortality Bread Act,* 1822 (3 *Geo. IV, CC. VI*) le *Bread Act,* 1836 6 *et* 7 *Guill. IV, c.* 37) le *Sunday Observance Prosecution Act,* de 1871, rendu perpétuel par la *Statute Law Revision* (N° 2), Acte de 1883, et le *Factory and Workshop Act,* 1878 (41 Vic., c. 16), réédité en 1901 (1 Ed. VII, c. 22). Dans plusieurs de ces actes, les vues religieuses des sujets juifs de Sa Majesté sont reconnues et des concessions sont faites en leur faveur quand, à cause de leur observance du sabbat juif, l'opération de ces lois leur serait nuisible.

Extrait du bill *English Factory and Workshop Act,* 1901, ci-joint.

1. L'effort le plus récent qui ait été tenté en Angleterre au sujet de l'observance du dimanche est le bill présenté l'année dernière (1905) par lord Avebury. Comme l'indique son titre, le seul objet en vue était d'interdire l'ouverture des boutiques et le commerce des rues le dimanche. Il ne s'applique pas aux métiers, qui peuvent être exemptés par l'autorité locale, et permet, entre autres choses, la vente de liqueurs, rafraîchissements pour consommation immédiate, journaux, magazines et

revues périodiques, du lait et de la crème; et quant aux autres articles, il en limite la vente à certaines heures, comme le pain, le poisson, les légumes et fruits, les viandes cuites, le tabac, les pipes et articles pour fumeurs. La plainte doit être faite dans les dix jours de la contravention. Le *Sunday Observance Prosecution Act,* de 1871, est déclaré s'appliquer; cet acte ne permet la poursuite qu'avec le consentement des autorités de police, de sorte qu'il n'est plus question des *informers* et de leurs procédés malhonnêtes. Il autorise le secrétaire d'Etat, lorsque demande en est faite par une autorité locale, de suspendre l'opération de la loi quant à une étendue déterminée —copie du bill ci-jointe. Nonobstant ses prescriptions apparemment conservatrices, le bill a été défait comme étant une mesure trop radicale, ayant pour effet la fermeture le dimanche des marchés et des ateliers dont l'ouverture était permise en certains quartiers depuis un temps immémorial. Lord Lansdowne, leader du gouvernement, et le comte Spencer, leader de l'opposition dans la Chambre des lords, votèrent tous deux contre le bill.

12. Le bill actuel tel que rédigé par la *Lord's Day Alliance* va beaucoup plus loin qu'aucune des lois susmentionnées. C'est la mesure la plus sévère présentée à un parlement dans les temps modernes sur le sujet.

13. Cette loi ne se contente pas, comme dans les autres pays, d'interdire le trafic et de fermer les boutiques le dimanche; mais elle voudrait empêcher à tout homme, femme et enfant, sans égard à la croyance, de travailler dans sa maison, son bureau ou sa place d'affaires. Si ce bill devenait loi, il est impossible de dire ce que pourrait faire une personne le dimanche sans se rendre luimême et rendre chaque membre de sa famille ou ses employés passibles de l'amende et de la prison.

14. Cette loi cherche à priver l'homme du droit divin de la liberté d'action et de l'usage de ses biens. Il sanctionne un système d'espionnage en décrétant qu'un constable aura le droit de pénétrer dans des lieux autres qu'une maison d'habitation, pour constater s'il s'y fait quelque chose en contravention de l'acte.

15. Il n'est tenu aucun compte de ceux qui observent le septième jour; et les exemptions ordinaires qui, comme nous l'avons démontré plus haut, existent et sont établies en vertu des Actes du dimanche, sont complètement ignorées. Le Canada doit-il être plus intolérant que l'Angleterre ou les Etats-Unis dans le traitement de ses sujets?

16. La nécessité de tenir compte des vues des diverses sections de la population a déjà été reconnue par le gouvernement qui a ajouté au projet du bill une clause exemptant de l'opération de l'acte, dans le cas de la province de Québec, les ventes à la porte des églises de paroisse de campagne qui sont autorisées par la loi de cette province.

Cette députation demande humblement:

1. Que le bill, tel que rédigé, ne soit pas adopté;
2. Que, si le parlement est en faveur d'une nouvelle concernant l'observance du dimanche, il soit nommé un comité spécial chargé de faire rapport sur un bill qui sera acceptable et rendra justice à toutes les sections de la population.
3. Que dans tout bill qui sera présenté il soit au moins inséré une clause déclarant que ceux qui observeront religieusement un autre jour de la semaine comme leur sabbat ne pourrait être poursuivis en raison du travail fait le dimanche dans ou sur la propriété occupée par eux.

(Signé) HARRIS VINEBERG,
Président.

" SOL. KELLERT,
Secrétaire.

(Signé) MAXWELL GOLDSTEIN,
Conseil.

Vues supplémentaires de la députation juive relativement au bill intitulé; "Acte concernant l'observance du dimanche".

15 mars 1906.

Le Canada a accordé à ces citoyens juifs entière liberté civile, politique et religieuse en 1832, plus d'un quart de siècle avant l'Angleterre ; et il est incroyable que le Canada se montrera, aujourd'hui, moins juste et moins libéral que l'Angleterre. Le Dominion ne peut se permettre d'être moins juste et moins libéral que les autres pays.

En Angleterre, un citoyen dont la fabrique ou l'atelier est fermé le samedi parce qu'il observe ce jour comme son sabbat, est autorisé par la loi à faire travailler dans sa fabrique ou son atelier le dimanche, pourvu qu'il ne s'y fasse pas de trafic. Et les Juifs du Canada ne désirent rien faire publiquemeit ayant pour effet d'interrompre les services dans les églises ou de troubler leurs concitoyens d'autres croyances, le dimanche. Ils veulent simplement exercer les droits que leur accorde la loi d'Angleterre.

En permettant les ventes à la porte des églises, le dimanche, dans la province de Québec, le bill de l'observance du dimanche reconnaît le principe de la nécessité d'une législation spéciale pour répondre aux besoins des observateurs d'une religion en particulier. Il est respectueusement soumis que, en justice, ce principe devrait aussi s'appliquer aux citoyens de religion juive.

Lees Juifs du Canada n'ont jamais été dans le passé une charge pour l'Etat. Comme le sabbat, le septième jour est une institution fondamentale du judaïsme, l'acte concernant l'observance du dimanche limiterait réellement à cinq jours dans la semaine le travail des citoyens juifs. Ce serait la pauvreté pour des milliers d'entre eux, et pour la première fois dans l'histoire du Canada ils deviendraient une charge pour l'Etat.

Le Canada a fait des lois contre l'admisson des immigrants indgents, maie l'acte concernant l'observance du dimanche détruirait l'objet de ces lois en créant des indigents dans les limites mêmes du Dominion.

Si le bill concernant l'observance du dimanche n'est pas amendé en y ajoutant des dispositions concernant les citoyens de religion juive, le Juif qui gagne son pain, et dont la religion enseigne qu'il doit respecter les lois du pays où il demeure, sera tenté par la force des circonstances à violer ce précepte de sa religion qui lui commande de s'abstenir de travailler le, septième jour de la semaine.

Ce qui porte un homme à violer une loi cardinale de sa religion est de nature à détruire l'influence salutaire de la religion; et la destruction du respect pour la religion ne tend pas à faire d'un homme un bon citoyen.

59e Congrès, 1re session. H. R. 10510.

DANS LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

5 janvier 1906.

M. Allen, du Maine, a présenté le bill suivant, qui a été envoyé au comité du district de la Colombie, et ordre a été donné de l'imprimer.

Bill à l'effet de protéger davantage le premier jour de la semaine comme jour de repos dans le district de Colombie.

Considérant qu'il y a eu dans ces derniers temps augmentation non seulement du trafic mais aussi du travail manuel le dimanche dans la capitale nationale, y compris le service des vidanges, au grand scandale des citoyens chrétiens et philanthropes ; et

Considérant que les sociétés philanthropiques en ont appelé au président pour obtenir la suppression de ce travail du dimanche ordonné par les entrepreneurs de

travaux du gouvernement et par d'autres, et qu'il a répondu qu'il regrettait qu'il n'existe pas de loi permettant de se rendre à leur demande ; et

Considérant que le bill qui suit a été deux fois approuvé dans des congrès antérieurs par les commissaires du district de Colombie;

A ces causes, le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique, en congrès assemblés, décrètent:—

Il ne sera permis à personne, le dimanche, de tenir ouverts une place d'affaires ou un comptoir pour la vente avec profit d'articles ou objets quelconques, sauf aux vendeurs de livres et journaux, aux apothicaires débitant des médicaments, aux entrepreneurs de pompes funèbres et autres personnes agissant pour des fins de charité ou de nécessité; il ne sera non plus permis à personne de prendre part à aucune partie publique de *football, baseball* ou autres jeux, sports, amusements ou divertissements pouvant troubler la paix et la tranquillité de ce jour dans le district de Colombie; il ne sera pas non plus permis d'exécuter en ce jour des travaux de construction de bâtiments ou de chemins de fer; et pour chaque contravention aux prescriptions du présent acte la personne en défaut sera, pour chaque offense, passible d'une amende de cinq piastres au moins et de cinquante piastres au plus; et dans le cas d'une corporation, pareille amende sera imposée pour chaque personne employée par cette corporation en contravention avec la loi.

Art. 2. A une poursuite instituée pour travail exécuté le premier jour de la semaine, il suffira d'alléguer en défense que le défendeur observe uniformément un autre jour de la semaine comme jour de repos, et que le travail au sujet duquel la plainte est déposée a été exécuté de manière à ne pas interrompre ou troubler d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine comme jour de repos. Le présent acte ne sera pas censé interdire la vente de rafraîchissements autres que le malt et les liqueurs spiritueuses, ou la vente de malt et des liqueurs spiritueuses telle que réglée par la loi, du tabac, des cigares, billets de chemins de fer et de steamers, ou la prise et la livraison du bagage.

Extrait de l'acte intitulé *English Factory and Workshop Act, 1901.*

(1 Ed. 7, ch. 22.)

Article 47. Lorsque l'occupant d'une fabrique ou d'un atelier est une personne appartenant à la religion juive,—

(1.) S'il tient sa fabrique ou son atelier fermé le samedi jusqu'au coucher du soleil, il peut employer des femmes et des jeunes personnes le samedi après le coucher du soleil jusqu'à neuf heures du soir; ou

(2.) S'il tient sa fabrique ou son atelier fermé le samedi tant avant qu'après le coucher du soleil, il peut employer des femmes et des jeunes personnes pendant une heure chaque autre jour de la semaine (excepté le dimanche) en sus des heures permises par le présent acte, de manière que cette heure soit au commencement ou à la fin de la période d'emploi, et qu'elle ne soit pas avant six heures du matin ou après six heures du soir.

Article 48. Lorsque l'occupant d'une fabrique ou d'un atelier est une personne de la religion juive, une femme ou jeune personne de la religion juive peut être employée le dimanche, aux conditions suivantes:—

(1.) La fabrique ou l'atelier doit être fermé le dimanche et ne doit pas être ouvert pour le trafic ce jour-là; et

(2.) L'occupant ne doit pas se prévaloir de l'exception autorisant l'emploi de femmes et de jeunes personnes le samedi soir, ou pendant une heure additionnelle pendant tout autre jour de la semaine.

Lorsque l'occupant se prévaut de cette exception, le présent acte s'appliquera à la fabrique ou à l'atelier de la même manière que si, dans les dispositions de l'acte con-

cernant le dimanche, le mot "samedi" était substitué au mot "dimanche", et que si, dans les dispositions concernant le samedi, le mot "dimanche", ou si l'occupant le spécifie ainsi dans l'avis le mot "vendredi" était substitué au mot "samedi".

(5 Ed. 7.) Fermeture le dimanche (boutiques). (H.L.)

Bill tel qu'amendé par le comité spécial intitulé: Acte pourvoyant à la fermeture des boutiques et à l'interdiction du commerce sur les rues le dimanche.

Qu'il soit décrété par Sa Très Excellente Majesté le Roi, de l'avis et du consentement des lords spirituels et temporels et des Communes, en le présent parlement assemblés, et par leur autorité, ainsi qu'il suit:—

1. Sauf les dispositions du présent acte, toutes les boutiques seront tenues fermées le dimanche pendant toute la journée, et personne ne vendra ni n'exposera ou offrira en vente aucun objet sur aucune rue ou place publique pendant ce jour.

2. Sauf les dispositions ci-dessous établies, si une boutique est ouverte ou tenue ouverte le dimanche pour les fins du commerce (y compris les boutiques de barbier), ou si un article est vendu, ou exposé ou offert en vente dans une boutique, ou sur une rue ou place publique, le dimanche, l'occupant de la boutique ou la personne vendant, exposant ou offrant en vente cet article, sera passible, sur conviction en vertu des actes de juridiction sommaire, lorsqu'une dénonciation aura été faite dans les dix jours de la date à laquelle l'offense a été commise, d'une amende n'excédant pas, dans le cas d'une première conviction, cinq schellings, dans le cas d'une deuxième conviction, vingt schellings, et dans le cas d'une troisième conviction ou d'une conviction subséquente, cinq livres.

Pourvu que l'article 6 du *Shop House Act,* 1892 (qui exempte un employeur innocent) s'applique dans le cas d'un occupant qui est accusé d'une infraction en vertu du présent article comme il s'applique dans le cas d'un employeur qui est accusé d'une infraction en vertu de cet article.

3. Rien dans le présent acte n'aura pour effet d'interdire à qui que ce soit:—

(*a*) D'ouvrir ou de tenir ouverte une boutique uniquement pour les fins de quelqu'un des négoces mentionnés à l'annexe du présent acte, de vendre, d'exposer ou d'offrir en vente dans une boutique ou sur une rue ou place publique quelqu'un des articles faisant ordinairement l'objet de quelqu'un de ces négoces; pourvu que dans le cas des négoces mentionnés dans la deuxième partie de la dite annexe cette exemption ne s'étende qu'aux heures y spécifiées pour chacun d'eux;

(*b*) Dans les limites où s'exerce une autorité locale, l'ouverture des boutiques ou classes de boutiques, ou la vente d'articles ou classes d'articles qui seront permises en vertu d'une résolution alors en vigueur de cette autorité, jusqu'à neuf heures de l'après-midi ou jusqu'à toute autre heure avant neuf heures spécifiée dans la résolution.

(2) Rien dans le présent acte n'aura pour effet d'interdire—

(*a*) Les transactions postales ou téléphoniques d'un porteur d'une licence du directeur général des Postes dans une boutique ou place publique; ou

(*b*) La vente, par un chimiste pharmacien, ou chimiste et droguiste ou herboriste, de drogues, médicaments ou articles de chirurgie, ou la vente de quelques objets par l'occupant de quelque maison ou par l'employé ou l'agent de cet occupant, à toute personne logeant dans cette maison.

4. Dans le présent acte, l'expression "autorité locale" a la même signification que dans le *Shop Hours Act, 1904,* et les dispositions de cet acte relatives aux infractions et à la procédure, à la nomination, aux pouvoirs et appointements des inspecteurs et aux dépenses des autorités locales s'appliqueront pour les fins du présent acte comme elles s'appliquent pour les fins de cet acte.

ANNEXE No 1

5. Le *Sunday Observation Prosecution Act, 1871,* s'appliquera aux poursuites pour infractions sous l'autorité du présent acte comme il s'applique aux poursuites pour infractions sous le *Sunday Observance Act, 1877.*

6. Toute autorité locale pourra s'adresser au secrétaire d'Etat pour faire suspendre les prescriptions du présent acte dans son territoire ou dans une partie de son territoire lorsque, à cause de circonstances spéciales, la loi serait trop sévère pour les commerçants de ce territoire ou pour leurs clients.

Le secrétaire d'Etat pourra sur cette demande, s'il le juge à propos, après avoir procédé à une enquête publique, faire un rapport à Sa Majesté en conseil, et Sa Majesté pourra par un arrêté en conseil suspendre l'opération de l'acte en conséquence pendant une période de temps spécifiée dans l'arrêté, et cet arrêté pourra être renouvelé par un autre avec les mêmes formalités.

7. (1) Le présent acte entrera en vigueur le premier jour de janvier mil neuf cent six.

(2) Le présent acte pourra être cité sous le titre : *The Sunday Closing (Shops) Act, 1905.*

ANNEXE.

1re *PARTIE.*

La vente en détail de toute liqueur enivrante pour consommation sur ou en dehors des lieux.

La vente de rafraîchissements pour la consommation immédiate.

La vente des journaux, magazines et revues périodiques.

La vente du lait et de la crème.

2e Partie.

NEGOCE.	HEURES AUXQUELLES S'ETEND L'EXEMPTION.
La vente du pain	Les heures avant neuf heures du matin.
La vente du poisson	Les heures avant neuf heures du matin.
La vente des légumes et fruits (autres que les légumes et fruits en conserves)	Les heures avant neuf heures du matin.
La vente des viandes cuites	Les heures avant neuf heures du matin.
La vente du tabac, pipes et articles de fumeurs	Les heures autres que celles fixées par la loi pour la fermeture, dans l'endroit où s'exerce le commerce, des maisons ayant une licence pour la vente des liqueurs spiritueuses.

EXTRAIT *des lois de la province de Québec relatives aux droits possédés par les sujets juifs.*

Par le 1er Guil. IV., B.C., 1830, chap. 57, il est décrété :—

" Considérant qu'il parait s'être élevé des doutes à savoir si les personnes qui professent le judaïsme peuvent jouir de plusieurs des privilèges dont jouissent les autres sujets de Sa Majesté en cette province, qu'il soit en conséquence déclaré et décrété par Sa Très Excellence Majesté le Roi, de l'avis et du consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée de la province du Bas-Canada................et il est par le présent acte déclaré et décrété par l'autorité susdite, que toutes les personnes qui professen le judaïsme, qui sont nées sujets britanniques et qui habitent et résident en cette province, peuvent jouir et seront censées pouvoir jouir de tous les droits et privilèges des autres sujets de Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, à toutes fins et intentions quelconques, et avoir ou occuper des emplois ou charges de confiance en

cette province. (Reproduit dans les Statuts Refondus, Bas-Canada, 1861, chap. 34, art. 7.)

L'article 24 du Code Civil decrète que la naturalisation confère, dans le Bas-Canada, à celui qui l'y acquiert, tous les droits et privilèges qu'il aurait s'il fut né sujet britannique.

Le Code Civil de Québec, article 18, décrète: "Tout sujet britannique est, quant à la jouissance des droits civils dans le Bas-Canada, sur le même pied que ceux qui y sont nés, sauf les dispositions particulières résultant du domicile."

Lois concernant l'observance du dimanche.

Statuts Refondus pour le Bas-Canada, de 1861, chap. 23, refondant le statut 45, Geo. III, ch. 10, "Acte concernant la vente d'effets et marchandises le dimanche".

L'article 1 impose une amende de $20 aux personnes qui vendront des effets, marchandises ou liqueurs spiritueuses le dimanche, et décrète qu'il ne devra pas se faire de ventes par autorité de justice le dimanche.

L'article 2 permet de fournir du vin ou des spiritueux aux voyageurs, etc., et la vente d'objets pour œuvres pies.

L'article 3 établit comment se recouvreront les amendes.

L'article 4 établit l'emploi des amendes, et l'article 5 décrète que la poursuite devra être intentée dans les deux mois qui suivront la convention.

Le statut est compris dans le volume des Actes des provinces et du Canada non abrogés par les Statuts Revisés de 1887, comme chap. 23, p. 263.

Il apparaît de nouveau comme art. 3498, 3499, 3500, 3501 des Statuts Revisés de la province de Québec, 1888.

Le Code Municipal de la province de Québec, art. 525, décrète que tout conseil local pourra de plus faire, amender ou abroger des bills pour chacun des objets mentionnés dans ce chapitre. L'article 600 . . . ordonner que les *bars* des buvettes, auberges et autres lieux d'amusements pour le public soient fermés depuis 7 heures du soir le samedi jusqu'au lundi suivant à 4 heures du matin.

L'article 601 interdit, les dimanches et fêtes d'obligation, les courses de chevaux et tous autres exercices de chevaux, sur toute piste ou place quelconque.

La cité de Montréal, par sa charte, 62 Vic., chap. 58, 1899, art. 300, qui refond les actes antérieurs, est autorisée à:—

75. Faire des règlements pour assurer l'observance convenable du dimanche, pourvu que les pouvoirs accordés au Jardin zoologique de Montréal en vertu de la loi 57 Vic., chap. 77, ne soient pas considérés comme affectés par tel règlement.

L'acte ci-dessus, concernant le Jardin zoologique de Montréal, permet à cette corporation de tenir ouvert au public, tous les jours de l'année, la ménagerie, le musée et le lieu ou jardin avec pavillon établi dans un but de recréation et d'instruction pour l'esprit, de délassement pour le corps, et pour réunions musicales, pourvu que le dit jardin zoologique se conforme aux règlements municipaux.

76. Pour prohiber la vente, le dimanche, par tous boutiquiers, colporteurs, hôteliers, aubergistes ou autres personnes, de tous effets, articles, marchandises, boissons enivrantes dans aucun hôtel, auberge ou place d'entretien publique, ou d'y acheter ou boire des boissons enivrantes; et aussi pour exiger la fermeture des buvettes et auberges depuis minuit le samedi jusqu'au lundi matin; pour réglementer la vente des fruits, cigares, sucreries et liqueurs de tempérance, le dimanche, tant dans la cité que dans le parc de l'Ile Sainte-Hélène.

77. Pour empêcher qu'aucune congrégation ou réunion pour le culte religieux ne soit troublée dans ses exercices; et pour prohiber la distribution, aux portes des églises le dimanche, de toutes feuilles volantes ou circulaires imprimées.

En vertu de ces pouvoirs, la cité a adopté certains règlements, savoir:—

N° 36, adopté le 15 mars 1870: Règlement concernant les offenses contre les bonnes mœurs et la décence.

ANNEXE No 1

Art. 1. Il ne sera permis à aucun marchand, commerçant, regrattier, colporteur, hôtelier, aubergiste ou autre personne tenant une maison ou place d'entretien publique dans les limites de la dite cité, ni à aucune autre personne, de tenir ouvertes leurs places d'affaires, ni d'offrir en vente, vendre ou garder, le jour du Seigneur, communément appelé dimanche, des effets, articles, marchandises, vins, spiritueux ou autres boissons fortes ou enivrantes, ou d'acheter ou boire ces liqueurs, dans aucun hôtel, magasin, boutique, auberge, maison ou place d'entretien publique dans les limites de la cité.

Art. 2. Il ne sera permis à personne d'ouvrir ou de tenir ouverte aucune buvette, auberge ou autre place de même nature dans les limites de la cité pendant tout le temps qui s'écoulera entre onze heures du soir chaque samedi et le matin du lundi suivant.

Règlement n° 74, 5 juin 1874: Règlement pour faire fermer les établissements des photographes et les boutiques (*shops*) des barbiers le dimanche.

N° 103, 19 septembre 1876: Règlement pour prohiber l'ouverture des théâtres, cirques et autres endroits d'amusement le dimanche.

N° 281, 2 juin 1892, amendant le règlement 36.

Ce règlement décrétait que la défense contenue dans la section 1 du règlement n° 36 ne s'appliquait pas aux personnes vendant le dimanche des fruits, des cigares, des sucreries et des boissons de tempérance dans la ville et dans le parc de l'Ile Sainte-Hélène.

En vertu de la loi des licences de Québec, telle qu'amendée jusqu'à la mise en vigueur de l'acte 5 Edouard VII, chap. 13.

Depuis l'article 121 jusqu'à l'article 125: la vente des liqueurs est prohibée durant tout le jour de chaque dimanche, à moins d'une demande spéciale, pour des fins de médicaments, signée par un médecin pratiquant dûment inscrit, ou par un membre du clergé, et produite par l'acheteur ; ces liqueurs ne devant pas être consommées sur les lieux.

CONFÉRENCE DE L'UNION CANADIENNE DES ADVENTISTES DU SEPTIÈME JOUR,
OTTAWA, CANADA, 10 avril 1906.

M. WALTER TODD,
Greffier du comité spécial sur le bill concernant le jour du Seigneur.

CHER MONSIEUR,—Je représente la société connue sous le nom d'Adventistes du Septième Jour, et les principes sur lesquels nous nous basons sont à l'effet que le gouvernement civil est laïque, et n'a rien à faire sous aucun rapport en matière de législation au sujet de l'observance religieuse.

Nous nous opposons au bill sur l'observance du dimanche actuellement soumis au Parlement, et nous demandons respectueusement le privilège de nous présenter devant le comité pour exposer nos vues sur cette très importante question. Aurez-vous la bonté de nous accorder une audience à votre prochaine assemblée le 19 du courant.

Votre très humble,

W.H. THURSTON.

POURQUOI LES ADVENTISTES DU SEPTIÈME JOUR S'OPPOSENT AU BILL DU DIMANCHE.

En ce qui concerne le bill n° 12 de l'honorable M. Fitzpatrick, intitulé " Acte concernant le jour du Seigneur ", nous demandons que ce bill ne soit pas adopté.

Nous nous opposons à ce bill pour plusieurs raisons, et nous désirons les exposer par ordre régulier, afin qu'ainsi il ne puisse y avoir de malentendu au sujet de l'attitude de cette société. En agissant ainsi, nous ne cherchons pas la discussion et nous n'avons nulle intention de tromper qui que ce soit, bien que nous puissions avoir

l'occasion de revenir sur certaines choses qui ont été dites relativement à l'œuvre et aux gens que nous représentons; mais nous ne tolérerons pas les personnalités, croyant que ce genre d'argument (?) est un aveu de faiblesse de la cause représentée par ceux qui se croient obligés d'y avoir recours.

Nous sommes peu nombreux et nos moyens sont limités, en tant qu'il s'agit des choses de ce monde; mais notre cause repose sur les principes éternels de vérité, et ces principes doivent commander le respect des hommes qui consentent à accorder aux autres les privilèges et immunités dont ils désirent jouir eux-mêmes. Quant à ceux qui ne veulent pas concéder ces choses, nous n'attendons rien de leur part et nous ne leur demandons rien, mais nous espérons que les honorables messieurs qui font partie du comité et à qui ce bill a été soumis, sont des hommes qui voudront bien consentir à faire cette petite faveur à leurs compagnons, dont ils voient les libertés en danger si ce bill devient loi.

Sans nous arrêter à aucun article quelconque de ce bill, nous nous y opposons en *bloc*, et pour les raisons suivantes:—

Premièrement, c'est une législation religieuse.

L'origine du bill.

L'origine du bill révèle son caractère religieux. Les conseils exécutifs, tant fédéral que provinciaux, de l'organisation qui a donné naissance à ce bill, sont composés presque entièrement de membres du clergé protestant. Il y en a trente-cinq à quarante dans le conseil fédéral seul. Si ce bill eut pris naissance chez les hommes d'Etat qui sont spécialement élus par le peuple pour s'occuper des affaires publiques et qui y consacrent tout leur temps, ou s'il eut été suggéré par des avocats, des hommes d'affaires ou même par les ouvriers, ce trait particulier n'eut peut-être pas été aussi saillant, mais la prépondérance significative du clergé dans le conseil qui a rédigé le bill est un indice suffisant de son caractère religieux.

Son titre indique aussi son caractère religieux.

On le nomme l'Acte concernant le jour du Seigneur. Mais pourquoi l'Acte concernant le jour du Seigneur, plutôt que Bill pour établir un jour de fête National Hebdomadaire ou quelque autre titre séculier, si le bill est ce qu'on prétend qu'il est, une mesure purement civile? La réponse est claire, c'est parce que ceux qui cherchent à établir cette législation ne considèrent en aucune manière le sabbat comme un congé, mais le considèrent comme un jour saint. Ils ne le considèrent pas comme un jour séculier, mais comme un jour sacré, non pas comme un jour civil, mais comme un jour religieux.

On parle du Sabbat dans l'Ecriture comme étant sanctifié, et il est appelé Le jour du Seigneur, Mon Saint Jour, etc. Le caractère de ces expressions est religieux, indiquant le caractère religieux du jour auquel elles sont appliquées, comme la Cène du Seigneur, l'Oraison Dominicale, l'Assistance à la Maison du Seigneur, le Baptême ou tout autre cérémonie religieuse, l'observance du Sabbat est tout simplement un acte du culte religieux, et son observance est un devoir que l'on rend uniquement au Seigneur, et à ce titre ce devoir ne doit être rendu qu'à Lui Seul, et non à l'Etat. C'est le Sabbat du Seigneur ton Dieu, et non le Sabbat du gouvernement fédéral.

Le gouvernement fédéral a tout autant le droit d'exiger l'observance de chacune de ces cérémonies religieuses que d'obliger le peuple à se reposer le jour du Seigneur; et une fois que le gouvernement fédéral se sera déclaré en faveur du mauvais principe de la législation religieuse, il ne pourra logiquement s'arrêter avant d'avoir décrété par la loi toutes les formes de culte religieux qu'on pourra lui demander de décréter. Telle a été l'histoire invariable de la législation concernant le Sabbat dans le passé, et si ce bill devient loi, l'iniquité sera répétée au Canada.

L'intention du bill.

Les promoteurs de cette mesure prétendent que le but de ce bill est d'assurer aux ouvriers un jour de repos par semaine. Or, si c'est réellement le but de ce bill, et si l'on n'a l'intention d'influencer personne en matière de religion, si l'intention des promoteurs est d'un caractère purement philanthropique et non religieux, si l'unique but de cette législation est d'assurer aux ouvriers un jour de repos sans toucher à la religion, il y a plusieurs petites coïncidences et circonstances qui s'y rapportent et qui demandent une explication, vu qu'elles semblent indiquer un but tout différent, et la principale est :

Le jour choisi.

Le fait même que le dimanche est choisi plutôt qu'un autre jour de la semaine trahit le caractère religieux du bill. C'est un fait que le simple repos physique peut être pris n'importe quel jour de la semaine aussi bien que le dimanche, et que dans plusieurs industries qui sont en opération pendant sept jours de la semaine on pourvoit à ce que les ouvriers qui le désirent ne s'obligent à ne travailler que six jours par semaine. La Compagnie de tramway de Toronto fournit un exemple de ce genre; et l'on peut en mentionner plusieurs autres.

D'ailleurs, c'est un fait bien connu qu'il n'y a jamais eu d'époque dans toute l'histoire du monde où le travail ait été aussi bien organisé que de nos jours, et si les ouvriers souffraient réellement d'un tort physique causé par le besoin d'un jour de repos par semaine, ils ne tarderaient pas à prendre les moyens d'y remédier par l'entremise de leurs organisations.

Il est arrivé très souvent, dans le passé, que les ouvriers qui souffraient, soit à cause de la modicité des salaires soit à cause du surmenage, ont cherché et trouvé les moyens d'y remédier par l'entremise de leurs organisations.

L'ouvrier n'a pas besoin des secours de l'Eglise pour s'assurer un jour de repos par semaine, si ce n'est au point de vue spirituel.

Les auteurs de ce bill se sont présentés devant les honorables membres de ce comité en se donnant comme les champions de l'ouvrier, le représentant comme un esclave sans protection, courbé sous le poids d'un travail incessant, et dans cette triste condition s'adressant à ces membres du clergé, les priant de les aider et de plaider leur cause. Permettez-moi de dire que l'ouvrier est tout à fait capable de veiller à ses intérêts, et, s'il en est besoin, il peut aussi aider les autres. Dans le Dominion du Canada comme chez toutes les autres nations amies du progrès, si le pays est menacé par des invasions étrangères ou des troubles intérieurs, pour sa défense on prendra les recrues parmi les rangs des classes ouvrières, et ce ne sera pas en vain. Amoindrissez la liberté religieuse chez les classes ouvrières comme il est proposé de le faire par ce bill, et vous affaiblirez d'autant la défense matérielle du pays. Le patriotisme de l'ouvrier est proportionné au degré de liberté civile et religieuse dont il jouit. Retranchez-lui ces libertés à un certain degré, et à ce degré précisément vous brisez les liens qui l'attachent à son pays. Lorsque le temps viendra, si jamais il vient, où les classes ouvrières désireront s'assurer un jour de repos par semaine, nous sommes persuadés que le gouvernement fédéral saura arrêter un plan par lequel ce repos lui sera assuré sans avoir recours aux expédients pernicieux d'une législation religieuse.

Le caractère général du bill indique qu'il propose une législation religieuse. Il n'a pas pour but d'empêcher ou de prévenir le crime, mais d'empêcher ou de prévenir ce qui est considéré comme étant de l'irréligion ou du péché. Cela se voit de suite, car lorsqu'un crime réel, telle qu'une agression, ou un vol commis le dimanche, et que le criminel est reconnu coupable, il ne saurait certainement être condamné en vertu des dispositions du bill projeté, mais il serait par quelque autre statut. Quelle espèce de loi serait celle qui voudrait prohiber le meurtre, ou la bigamie, ou le détournement de fonds, ou tout autre crime réel, le dimanche? C'est l'acte lui-même qui constitue le crime, et non le fait qu'il a été commis tel ou tel jour de la semaine. Si certain acte

constitue un crime, c'est un crime durant tous et chacun des jours de la semaine; mais s'il n'est pas considéré comme un crime lorsqu'il est commis durant l'un des autres six jours de la semaine, il ne devient certainement pas un crime simplement parce qu'il est commis le dimanche.

De plus, si l'on peut prononcer une condamnation en vertu du bill projeté, ce serait invariablement pour avoir fait un acte qui en lui-même est parfaitement honnête et qui serait considéré comme tel s'il était accompli n'importe quel jour de la semaine. Cependant, la seule raison pour laquelle un acte deviendrait une offense pouvant exposer son auteur à des poursuites judiciaires, une offense punissable d'une amende ou de l'emprisonnement si elle était commise le dimanche, c'est parce que l'acte est considéré être irreligieux et non parce qu'il est considéré malhonnête.

Les défenses du bill indiquent qu'il propose une législation religieuse.

Il défend l'ouvrage, les affaires ou le travail le premier jour de la semaine. Il défend aussi certains jeux ou amusements en ce jour. Or, j'aimerais à poser une simple question. Pourquoi ces choses sont-elles défendues le dimanche? Ce n'est certainement pas parce qu'elles sont malhonnêtes; ce n'est pas parce qu'elles troublent la paix; ce n'est pas parce qu'elles causent du préjudice physique à quelqu'un. Alors pourquoi sont-elles défendues? Nous le demandons encore une fois. On ne peut donner qu'une réponse vraie à cette question, et cette question est: ces choses sont regardées comme irreligieuses si elles sont faites le dimanche.

Le tort causé par ces choses, si, en vérité, quelqu'un a souffert de quelque tort, est d'un caractère purement spirituel ; mais le Dominion du Canada n'est pas un gouvernement spirituel. C'est le meilleur gouvernement du monde, mais il n'a pas encore atteint le dégré de perfection qui le rend compétent dans l'administration des choses spirituelles, tel que le péché en général et la profanation du jour du Sabbat en particulier.

L'usage qu'on fera de cette loi.

Si ce bill devient lpi, il n'en résultera qu'intolérance et persécution religieuse. Dans le Dominion du Canada, il y a des milliers de personnes qui observent le samedi comme étant le Sabbat, au lieu du dimanche, le premier jour de la semaine. Ils font cela consciencieusement, et cette pratique religieuse est sanctionnée par l'un des dix commandements. Ces gens sont paisibles et craignent Dieu; et les statistiques de l'honorable ministre de la Justice démontrent qu'il y a beaucoup moins de criminels parmi eux que parmi toute autre classe du Dominoin du Canada, mais si ce bill devient loi il privera ces gens d'un sixième de leur temps, et conséquemment de leurs revenus dans la même proportion, sans contribuer en rien, soit au bien-être moral, soit au bien-être matériel du pays. Il est vrai qu'ils sont en minorité, mais la conscience de la minorité est aussi sacrée à leur point de vue que le sont les scrupules de conscience de la majorité. Ce bill ne fait pas d'exception en faveur de ces gens, bien que le premier article d'exception de ce bill soit en faveur de ceux qui l'ont rédigé, prouvant ainsi qu'ils ne veulent pas accorder aux autres les privilèges qu'ils réclament pour eux-mêmes.

Afin de démontrer que nous ne combattons pas un fantôme, et que ce bill, s'il devient loi, engendrera les conflits de sectes, l'intolérance et la persécution religieuse, je désire appeler l'attention du comité sur quelques faits :—

Le 20 de mars, une députation de ministres de l'Evangile se présentait chez le premier ministre dans l'intérêt de ce bill du dimanche. Un des leurs lut un mémoire, demandant que le bill fut adopté sous sa forme actuelle. Cette députation protesta contre les exceptions faites en faveur de ceux qui observent le sabbat du septième jour suivant le précepte du quatrième commandement, démontrant ainsi que ces soit disant ministres de l'Evangile—et ce sont ces hommes qui ont exercé plus d'influence

que tous les autres sur la rédaction de ce bill et sa présentation devant le parlement — ces prétendus ministres de l'Evangile, de la paix sur la terre aux hommes de bonne volonté", ces hommes ne veulent pas accorder à leurs concitoyens le piètre avantage de la tolérance.

Il y a près de cent ans, à la Chambre des lords d'Angleterre, on a fait la déclaration suivante: "Il fut un temps où l'on implorait la tolérance comme une faveur. Puis on en vint à la réclamer comme un droit. Mais à présent on la méprise comme une insulte". Les temps sont changés, et à l'ouverture du vingtième siècle, le plus grand de tous les siècles, et dans le beau Dominion du Canada, la terre la plus belle et la plus prospère; beau, à cause de l'étendue sans bornes de son sol fertile, offrant des foyers libres aux persécutés et aux opprimés du vieux monde; prospère à cause de ses ressources illimitées, offrant aussi un placement profitable au capital et au travail de sa population industrieuse, et par-dessus tout à cause des principes de liberté civile et religieuse qui ont guidé ces nobles hommes d'Etat dans la législation qui a jusqu'ici accordé sur son territoire, à tout homme, quelle que fut sa race, quelle que fut sa croyance religieuse, le privilège d'adorer Dieu suivant la règle de sa propre conscience. Ici, dis-je, où les grands principes de liberté et de vérité ont pu s'épanouir et se développer dans toute leur splendeur, faisant régner chez le peuple de la classe moyenne une atmosphère de confort et de luxe, jadis uniquement réservée aux rois et aux nobles, parce que l'intolérance et la persécution religieuse étaient les principes qui prévalaient dans chaque pays; ici, dis-je, dans ce beau pays, au commencement du vingtième siècle, de soi-disant ministres de l'Evangile de Notre-Seigneur et Sauveur Jésus-Christ, ont tellement oublié cette histoire affreuse écrite en caractères de sang; ils ont tellement mis en oubli les leçons de Celui qui a enseigné la grande loi primordiale, qu'ils se sont présentés devant un corps d'hommes d'Etat pour protester contre cette prétendue insulte.

Il y a plus, en réponse aux représentations de cette députation, notre honorable premier ministre lui a dit que le devoir du gouvernement était d'écouter tout le monde, y compris la minorité. De fait, a-t-il dit, le gouvernement est obligé de prendre le parti de la minorité parce que c'est la minorité. Il faut donner franc jeu à tous.

Honneur à notre premier ministre ! Honneur à son honorable collègue, le ministre de la Justice. Fidélité à la Couronne d'Angleterre. Fidélité au gouvernement du Dominion; mais en leur rendant cet hommage nous ne pouvons oublier que nous sommes tous sujets du Grand Roi, et qu'il nous a exhorté de rendre à César ce qui appartient à César et de rendre à Dieu ce qui est à Dieu, et le Septième Jour est le Sabbat du Seigneur ton Dieu, et non le Sabbat de César, non le Sabbat du gouvernement du Dominion.

Une autre circonstance qui démontre que ce bill conduira à l'intolérance et à la persécution religieuse. Il y a quelque temps l'Association Internationale de Liberté Religieuse expédia un certain nombre de lettres adressées à quelques-uns des hommes d'affaires et des hommes de profession de la Confédération canadienne, et quelques-unes furent aussi adressées au clergé. Cette lettre renferme un petit traité intitulé: "Appel au peuple chrétien du Canada". Ce traité ne fut pas adressé aux membres du parlement, et l'association n'avait pas l'intention de leur en envoyer un. Mais les promoteurs de ce bill craignant que l'association n'eut fait quelque travail de propagande de ce genre, et que les mœurs des honorables sénateurs et des membres du parlement ne fussent corrompues par la lecture de pareils imprimés, se hâtèrent de préparer une lettre circulaire et de l'envoyer à chacun de ces honorables messieurs, les mettant en garde contre cette formidable brochure de huit pages.

Si les membres de ce comité ont considéré qu'il valait la peine de prendre le temps de lire cette circulaire dont une copie avait été envoyée à chacun d'eux, ils n'ont pu manquer de remarquer qu'elle avait entièrement trait à des personnalités. On n'a rien fait pour répondre aux arguments de la brochure, à laquelle on a dû attribuer quelque importance, sans quoi l'on n'aurait pas si précipitamment envoyé la

lettre aux honorables sénateurs et aux membres du parlement. Et puisqu'ils considèrent les arguments de cette brochure comme ayant suffisamment d'importance pour les induire à mettre en garde les honorables sénateurs et les membres du parlement contre elle, nous avons décidé de leur en envoyer à chacun un exemplaire, en y joignant aussi copie de la lettre circulaire pour la comparaison.

En marge de l'une de ces circulaires qui m'ont été adressées, les mots suivants, ou il est facile de reconnaître le style d'un ministre pratiquant de l'Evangile:—

" On brûla les écrits de E. Leland dès qu'on en eut lu quelques pages. Nous n'avons que faire de leurs balivernes au Canada. Qu'ils s'en retournent, emmenant avec eux leurs rares adeptes."

Un tel langage révèle l'esprit d'intolérance dont ces hommes sont animés, et lorsqu'ils montrent un esprit si intolérant avant d'avoir décrété la loi, que pourrons-nous attendre d'eux une fois cette loi décrétée? Cependant, c'est cette classe d'hommes qui exerce assez d'influence auprès du gouvernement fédéral pour faire soumettre ce bill au Parlement. Ce sont ces hommes qui emploient leur influence à faire en sorte que ce bill devienne loi.

Les promoteurs de ce bill ont admis que tout homme dans le Dominion du Canada a le droit sacré de se reposer et d'adorer Dieu le jour du Seigneur; et que leur but en encourageant ce bill est de leur assurer la jouissance de ce droit.

Or j'ai l'honneur de déclarer à cet honorable comité, et la vérité de cette déclaration s'impose d'elle-même à l'esprit de tout homme bien pensant, que nul homme dans le Dominion du Canada, ni même ailleurs dans le monde entier, ne peut en aucune manière avoir le droit sacré de se reposer le jour du Seigneur, ou tout autre jour, sans avoir en même temps le droit également sacré de ne pas se reposer s'il ne désire pas le faire, mais préfère employer ce temps à travailler ou à s'amuser.

Un droit est la liberté de choisir entre faire et ne pas faire; et lorsque cette liberté de choix n'existe pas, il s'en suit nécessairement qu'il ne saurait exister aucun droit. Par exemple, tout homme a le droit de devenir homme de profession, homme d'affaires ou ouvrier, parce qu'il a le privilège de choisir entre ces diverses occupations. Mais de quelle espèce de droit pourrait-il jouir si son genre d'occupation lui était imposé par la loi, et s'il n'avait par le choix en l'espèce.

De même, tout homme a le droit sacré de se reposer le jour du Seigneur, tout simplement parce qu'il a la liberté du choix en l'espèce; mais lorsque ce repos est entravé par la loi contre sa volonté, au lieu de lui assurer son droit sacré de prendre un repos le jour du Seigneur, elle le prive réellement de ce droit. Il se repose le jour du Seigneur, non parce qu'il a le droit sacré de le faire, mais parce qu'il n'ose pas faire autrement. Son droit sacré a été changé par l'Etat en un devoir arbitraire; et si nous admettons le principe soutenu par ce bill, il devient un devoir à l'accomplissement duquel les promoteurs du bill se donnent pour mission de présider.

Honorables messieurs du comité, comme individus, voulez-vous que votre droit sacré de vous reposer le jour du Seigneur soit changé par la loi en un devoir arbitraire envers le gouvernement fédéral, et que l'accomplissement de ce devoir soit soumis au bon vouloir d'un corps d'inquisiteurs qui s'est constitué lui-même dans le dessein de voir à ce que ce devoir soit accompli convenablement? Nous savons, honorables messieurs, que vous ne le voulez pas. Pour cette raison, nous vous prions de nous accorder le privilège dont vous voudriez jouir vous-mêmes.

Des personnes de toutes les parties de la Confédération canadienne, représentant diverses organisations et industries, se sont présentées devant ce comité dans l'intention de protester contre ce bill. Chacun de ces messieurs a le droit sacré de se reposer le jour du Seigneur, et ce droit renferme également le droit sacré de ne pas se reposer en ce jour s'il préfère travailler. Et cependant, ces messieurs sont obligés de se présenter devant ce comité comme des mendiants sollicitant la tolérance, le suppliant de leur accorder le simple privilège d'exercer leurs droits sacrés. Voici les boulangers, les mouleurs, les employés de chemins de fer, et qui sais-je encore, implorant la tolérance, demandant qu'il leur soit permis de boulanger leur pain, d'imprimer leurs jour-

naux, de mettre en marche leurs trains, en un mot, demandant le privilège de vaquer à leurs affaires tel jour, lorsqu'ils ont le même droit sacré inaliénable de l'exercer ce jour-là comme tout autre jour de la semaine.

Quand ces messieurs ont-ils délégué à leurs représentants au Parlement leur droit de se reposer le jour du Seigneur? Jamais. Le droit de se reposer le jour du Seigneur est inaliénable, et ne peut pas plus être conféré par le parlement fédéral que ne peut être le droit sacré de manger ou de dormir.

Il est bien vrai que dans toutes ces choses que nous avons mentionnées et dans d'autres encore les hommes sont protégés par la loi. Comme, par exemple, l'emplacement d'une maison d'affaires nuisible à la santé, tel qu'un abattoir, ou une tannerie, est prohibé dans une région habitée, vu que la vie des habitants peut être mise en danger. La falsification des aliments est aussi prohibée par la loi.

Mais protéger le citoyen contre les torts qui peuvent lui être causés par des gens malintentionnés ayant recours aux moyens que nous avons indiqués plus haut, est une chose bien différente de celle qui consiste à lui prescrire par la loi le genre et la quantité de nourriture qu'il doit manger, le temps où il doit la manger, la durée exacte de sommeil qu'il doit prendre et l'heure où il doit le prendre; cependant c'est exactement ce que ce bill du dimanche fera par rapport au repos. Au lieu de protéger un homme dans son droit inaliénable de se reposer quand et comme il lui plaît, il prescrit la durée exacte du repos qu'il doit prendre chaque semaine, selon le bon plaisir d'un tiers; il spécifie les heures exactes où il doit prendre ce repos; il prescrit la manière dont il doit prendre son repos sous peine d'amende ou d'emprisonnement. Et les gens que je représente désirent protester solennellement contre l'adoption de ce bill.

Si quelqu'un doute du fait que ce bill tend à une législation religieuse, qu'il lise les extraits suivants de l'*Evening Citizen* d'Ottawa, édition du 21 février. Si quelqu'un doute du fait que ce bill, lorsqu'il sera devenu loi, conduira à la persécution religieuse, qu'il lise ces extraits. Que ceux qui ont quelque influence auprès du gouvernement, si faible qu'elle soit, lisent ces extraits, et qu'ils emploient cette influence à empêcher de maculer les pages, jusqu'ici sans taches, des statuts fédéraux.

S'il y a des gens qui se rappellent le temps de l'esclavage américain, lorsque ces belles provinces du Canada offraient un refuge assuré aux hommes de couleur contre l'avarice et la tyrannie de ceux qui prétendent vivre à l'ombre des plis protecteurs de ce drapeau qui flotte sur une " terre de liberté "—s'il y a de ces gens, qu'ils lisent l'*Evening Citizen*, et avant que le rouge de la honte soit disparu de leur front, qu'ils élèvent leurs voix pour protester solennellement contre cette loi inique du dimanche.

Double contravention.—Un boulanger juif a fait du pain le samedi et l'a vendu le dimanche.

" Moses Richstone, rue York, a été condamné à payer $3 d'amende et $2 en cour de police ce matin pour livraison de pains à ses pratiques, le dimanche, et en le condamnant, le magistrat O'Keefe lui a fait remarquer qu'il aurait été traité avec plus de douceur s'il n'avait pas en même temps transgressé les lois de sa propre croyance en boulangeant le pain le samedi, le sabbat des Hébreux. Voici ses paroles:—

" Vous avez enfreint vos propres lois religieuses de même que celles de votre pays. Si le pain avait été fait le vendredi, j'aurais pu me montrer moins sévère envers vous, mais vu les circonstances, je vous condamne à $3 d'amende et $2 de frais, et je vous avertis de ne pas récidiver."

Y a-t-il une loi dans les statuts municipaux de la ville d'Ottawa qui défende à un Juif de boulanger le pain le samedi, et une autre loi lui défendant de le vendre le dimanche, le magistrat ayant déclaré, en pleine cour, qu'il s'agit, en l'espèce, de deux lois religieuses.

De quel droit un magistrat peut-il condamner à l'amende un homme pour avoir boulangé du pain le samedi, lorsqu'il n'y a aucune loi qui le défend, et lorsqu'il est assermenté pour administrer les lois d'une manière impartiale? Qu'est-ce que cela fait à ce précieux magistrat que, quelqu'un qu'il considère comme un criminel,

observe ou n'observe pas une forme quelconque de culte religieux? Il exerce son mandat comme ministre de la loi du pays pour punir les criminels, et non les pécheurs. Mais le fait de vendre un pain à un client qui en a besoin n'est pas un crime, quel que soit le jour de la semaine où cette vente a lieu.

Lorsqu'un magistrat prend sur lui d'imposer une amende à quelqu'un dont le seul tort est le mépris d'une pratique religieuse en laquelle il n'a pas foi, et ensuite de doubler l'amende parce qu'il méprise une autre pratique religieuse qu'il professe de croire, mais en laquelle le magistrat ne croit pas, il est grandement temps pour les gens de s'alarmer de cette parodie de la justice et d'employer toute leur influence pour s'opposer à l'adoption d'une loi qui met le contrôle des libertés d'autrui à la merci de pareils hommes.

Ce boulanger était un pécheur parce qu'il avait violé la loi de Dieu, mais il n'était certainement pas un criminel. Il croit à la circoncision, qui est autant une partie de la loi judaïque que l'est l'observance du septième jour, le sabbat. Si ce digne magistrat avait certifié que sa victime avait aussi méprisé cette partie de la loi, lui aurait-il imposé encore une autre amende? Il a tout autant le droit de condamner à l'amende un Juif non circoncis pour sa non circoncision, qu'il a celui de lui imposer, comme il l'a fait, une amende pour n'avoir pas observé le sabbat du septième jour.

Sachant que de telles choses existent, n'est-il pas grandement temps que le peuple du Canada proteste énergiquement contre le décret de toute autre loi semblable.

Messieurs du comité, je parle au nom de la justice, au nom de nos institutions libres, au nom des gens inoffensifs, craignant Dieu et servant Dieu, que j'ai l'honneur de représenter, et enfin, honorables messieurs, je plaide au nom du Dominion du Canada, pour que ce bill ne passe pas, et que cette tache ignominieuse ne vienne pas souiller l'écusson de notre glorieux pays.

M. Macdonell.—Si vous avez l'intention de commencer à présent l'audition des témoignages, j'aimerais à vous dire qu'il y a ici un certain nombre de messieurs de Toronto—ils sont ici depuis deux jours—représentant l'Association des Maîtres Boulangers, et vu que leurs témoignages ne seront pas très longs, nous devrions les entendre à présent, afin qu'ils puissent retourner chez eux ce soir.

M. Fitzpatrick.—On m'informe que certaines demandes vont être faites; réglons d'abord l'ordre des procédures.

H. T. Chase-Casgrain, C.R.—A la dernière assemblée du comité, j'ai dit que je serais prêt à donner les noms des compagnies de chemins de fer que je représente avec M. Chrysler. Ce sont le Pacifique Canadien, le Grand-Tronc et le Canadian-Northern. En faveur de ces chemins de fer, je demanderais qu'un jour spécial de la semaine fut fixé pour les entendre. Ils ont un cas très important à soumettre au comité, et les intérêts importants qu'ils ont en mains sont tels qu'ils n'ont pas encore eu le temps de préparer leur cause aussi complètement qu'ils l'auraient désiré pour la présenter devant le comité. Je demanderais, cependant, si le comité en a le pouvoir, de fixer un jour spécial de la semaine prochaine pour qu'ils puissent être entendus. Je crois qu'en agissant ainsi nous pourrions préparer notre cause d'une manière plus expéditive.

M. John G. O'Donoghue.—Je représente le conseil fédéral des Arts et Métiers. Nous avons déjà appuyé ce bill d'une manière générale. Nous ne désirons pas être entendus d'avantage sur ce sujet, à moins qu'une occasion se présente.

M. le Président.—Avez-vous quelques mémoires?

M. O'Donoghue.—Non.

M. le Président.—Cela nous épargnerait du travail si vous pouviez nous donner quelques notes, démontrant que vous appuyez le principe du bill.

M. G. Lynch Staunton, C.R.—Comme représentant les intérêts des aciéries *Algoma Steel Company, Canadian Iron and Furnace Company, Hamilton Steel Company, Canadian Copper Company*, John McDougall et plusieurs autres, j'ai préparé un amendement que je crois être absolument essentiel à la continuation de ces industries et qui devrait être adopté. Il y a une compagnie que je représente----

ANNEXE No 1

M. FITZPATRICK.—Je ne veux pas intervenir, mais je comprends que vous voulez faire amender le paragraphe (f) de l'article 4?

M. STAUNTON.—Oui. Nous disons que cet article tel que rédigé offre un appel au Conseil privé pour chaque adjectif qu'il contient, et nous croyons, en somme que ces adjectifs devraient être retranchés de cet article, lequel devrait se lire comme suit:—

" D'allumer ou d'entretenir les feux, ou de faire des réparations, ou des travaux d'entretien ou autres travaux, lorsque ces feux, réparations ou travaux sont essentiels à un procédé de fabrication dont la nature est telle, qu'en ne faisant pas ces travaux le jour du Seigneur, ce procédé ne pourrait fonctionner d'une manière continuelle et certaine durant les six autres jours de la semaine ".

Ce paragraphe s'applique aux réparations et à l'entretien des fourneaux et autres industries. Ensuite, je désire ajouter un paragraphe devant être désigné comme étant le paragraphe (j), et exemptant spécialement la fonte et l'affinage des métaux et minéraux, la fabrication du combustible nécessaire à ces industries et autres opérations qui en dépendent nécessairement. La loi de l'observance du dimanche telle que nous la comprenons tend à permettre les travaux nécessaires le jour du Seigneur et d'empêcher tout travail qui n'est pas nécessaire. Notre but en rédigeant ainsi ce paragraphe est de rendre applicable seulement aux opérations de nos différentes industries qui sont nécessaires au succès de ces opérations. C'est que le bill tel que maintenant rédigé entraîne la nécessité de maintenir ces travaux en activité jusqu'à 1.20 heure après minuit le samedi. Si l'on ferme à 5 ou 6 heures de l'après-midi comme c'est l'habitude, le bill ne s'applique pas le moins du monde à ces industries. Or, il n'est pas juste qu'il y ait un paragraphe metttant nos affaires absolument en dehors de la catégorie que vous avez l'intention d'exempter. Vu l'opposition que nous aurons ici, et vu que, commercialement parlant, il n'est pas profitable de travailler le dimanche, à moins que vous ne puissiez nous aider en adoptant un paragraphe comme celui que nous avons rédigé ce bill fera un grand tort à nos affaires. Je vais vous en donner un exemple. Dans la fabrication de l'acier, prenez les fourneaux à foyers ouverts, ils sont en opération jusqu'à leur fermeture le samedi, mais ils sont chauffés à blanc, et il est nécessaire de les laisser refroidir avant que les hommes puissent y entrer pour les réparer, le dimanche. Ils les réparent, et dans la nuit du dimanche, les feux sont rallumés; autrement les travaux ne pourraient pas commencer le lundi. A Hamilton, nous avons placé $2,000,000 dans un établissement que nous serions obligés de fermer si nous ne pouvions pas faire les réparations le dimanche, parce que, au point de vue industriel, il nous serait impossible de réussir en ne travaillant que cinq jours par semaine.

M. LE PRÉSIDENT.—Nous avons déjà un mémoire à cet effet. Aurez-vous quelque autre amendement à proposer?

M. STAUNTON.—J'ai remis mon amendement au comité, et c'est celui que nous croyons nécessaire pour cela. Pendant que je suis ici, permettez-moi de vous faire une recommandation; j'ai remarqué dans le paragraphe (b) vous permettez la vente des drogues comme remèdes. Une chose qui est tout aussi importante que les drogues et les médecines, c'est le lait, et il n'y a aucun paragraphe qui en permette la vente. Je crois que nous devrions ajouter cela, parce que tout le monde sait que le lait doit être livré le dimanche.

M. FITZPATRICK.—Ceci a été considéré et réglé par un amendement plus général.

M. STAUNTON.—Les laminoirs sont dans la même catégorie. Je parle en faveur de ces fabricants de fer.

M. FITZPATRICK.—Vous parlez virtuellement pour toutes les industries manufacturières.

M. STAUNTON.—Oui, du fer, de l'acier et du cuivre. Je crois que métaux est le nom générique qui comprend tous les minéraux et nous avons l'intention d'étendre suffisamment l'application de cet article.

M. FITZPATRICK.—Vous devrez nous laisser nous-mêmes faire un peu de rédaction en ces matières.

M. C. A. Moss.—Puis-je ajouter un mot? Je représente les industries de fer en gueuse d'Ontario et elles sont alliées aux intérêts déjà mentionnées. Leur cas est encore plus urgent.

M. Fitzpatrick.—Cet amendement fera-t-il leur affaire?

M. Moss.—Je le crois.

M. Macdonell.—Je propose que les représentants de l'Association des maîtres boulangers soient entendus.

M. H. H. Dewart, C.R.—Quant à ce qui regarde les boulangers, je suggérerais que M. Bredin qui représente l'association, soit entendu. Il est en état de vous expliquer la position de l'association au sujet de certains amendements proposés.

M. Marc Bredin.—Je vois que le temps de votre comité est précieux. Je n'en prendrai pas plus qu'il en faut pour déclarer que l'amendment mentionné par l'honorable ministre de la Justice, lorsqu'il a proposé la seconde lecture du bill pourvoyait à la "production de la nourriture pour la subsistance humaine". Cela nous donnera entière satisfaction.

M. Fitzpatrick.—Je crois que, au lieu de "production" il vaudrait mieux insérer le mot "préparation".

M. Bredin.—Je crois que le mot "production" atteint mieux notre but.

M. O'Donoghue.—J'ai reçu de très énergiques représentations de la part des ouvriers boulangers. Ils ont beaucoup souffert dans Ontario. Ils ont été inquiétés par les amendements qui ont été proposés, et l'on m'a prié de faire des représentations à ce sujet. Les boulangers de Toronto ne veulent pas que l'on touche à la législation existante dans Ontario.

M. Fitzpatrick.—Est-ce que cela ne serait pas réglé par l'amendement du bill relatif à la législation provinciale? Voyez l'article 15.

M. O'Donoghue (après avoir consulté le bill).—Je crois que probablement l'article 15 réglerait le cas en question.

M. C. M. Gripton.—Je représente les parcs Chautauqua et Grimsby. Depuis son ouverture, le parc Grimsby a été sous la conduite de plusieurs des meilleurs éducateurs et ecclésiastiques du pays, qui ont accordé leur plus grande considération aux efforts faits pour réduire le travail du dimanche à son minimum, et ce parc a, en conséquence, depuis trente ans mis en œuvre un système d'enseignement, dit système de Chautauqua au Grimsby Park en établissant un prix d'entrée au lieu de faire des collectes ou autre chose de ce genre, et par ce moyen un ou deux hommes suffisent à la besogne le dimanche. D'après la manière dont l'édifice a été construit, vous verrez qu'il serait impossible de procéder autrement. Si nous ouvrions nos portes au public comme nous y oblige l'article 7 de votre bill, nous serions envahis par les personnes en quête de plaisir plutôt que par celles qui viennent pour le culte ordinaire le jour du Sabbat. Nous avons dans une grande mesure modelé nos plans sur ceux du Chautauqua américain et nous nous sommes efforcés de faire ce que l'on pourrait appeler une université d'été, et non un parc ordinaire pour admission journalière. Les gens viennent y résider, y demeurent tout l'été pour profiter des avantages de l'éducation, et nous avons environ deux cents cottages occupés durant la saison par une population de 1,500 à 2,000 résidants. Si nous le comprenons bien, l'article 7 de l'acte nous forcera d'ouvrir nos portes le dimanche. Cela nécessitera l'emploi d'un bon nombre de constables, de gardiens et d'hommes de police, tandis qu'à présent deux hommes suffisent, l'un remplace l'autre, l'un va à l'office à une certaine heure du jour et l'autre à une autre heure. Je pourrais vous renvoyer à quelques-uns des messieurs qui ont été directeurs de notre compagnie.

M. Pringle.—Rien ne peut vous empêcher de tenir vos portes fermées le dimanche. Ce que vous voulez, c'est d'avoir le droit de les ouvrir et d'exiger un prix d'entrée. Vous voulez avoir un privilège spécial pour cette association.

M. Gripton.—Ceci s'applique à toute association où il y a célébration du service divin et pas autre chose. Nous voulons une exemption pour un simple service divin. Alors comme un témoignage de poids pour vous messieurs, je pourrais mentionner les

noms de quelques-uns des directeurs des années passées, tels que M. S. F. Lazier, C.R., qui est renommé par son travail sur le maintien du sabbat; le regretté juge Jones, qui a toujours pris une part active au travail relatif à la question de l'observance du dimanche et qui fut l'un des directeurs pendant plusieurs années; des hommes tels que le révérend Alexander Sutherland, qui fut pendant de longues années directeur de la compagnie et qui déploya la plus grande énergie pour diminuer le travail du dimanche et tenir les portes ouvertes; le révérend Alexander Burns, directeur du "Young Ladies College", Hamilton; le révérend John Philp; le révérend Manly Benson, qui fut non seulement l'un des directeurs durant plusieurs années, mais qui conduisit le service du dimanche pendant bien des années; Noah Phelps, dont le nom est honoré dans tout le district de Niagara.

M. FITZPATRICK.—Nous admettrons que tous les hommes vertueux doivent leur appui à cette institution.

M. GRIPTON—Je tiens à vous faire savoir que nous avons fait l'ouvrage le dimanche avec à peine deux employés.

M. PRINGLE.—Vous voulez un privilège spécial pour votre association.

M. GRIPTON.—Pour toute association de ce genre. Si c'était une place d'été, elle serait envahie par les chercheurs de divertissements. Nous avons un parc ainsi qu'un temple pour les services religieux.

M. MACDONELL.—Vous voulez que votre association célèbre le service religieux sur la place publique?

M. GRIPTON.—Oui.

M. MACDONELL.—Cela aurait pour effet de rendre ce bill parfaitement inutile.

M. MILLER.—Quelle est votre propre occupation?

M. GRIPTON.—Mon occupation? Je n'en ai pas dans le moment. Je consacre la majeure partie de mon temps au Chautauqua.

M. MILLER.—Quelle était votre occupation?

M. GRIPTON.—J'étais dans les affaires de courtage d'assurance.

M. MILLER.—Etes-vous actionnaire de ce parc?

M. GRIPTON.—Oui.

M. MILLER.—Pour quel montant?

M. GRIPTON.—Oh! Pour un montant assez élevé.

M. MILLER.—Vous y êtes intéressé financièrement?

M. GRIPTON.—Oui.

M. MILLER.—Dans quel but cette association s'est-elle fait constituer légalement?

M. GRIPTON.—Dans le but d'établir une institution sur le modèle d'éducation estivale de Chautauqua, une université d'été, en somme, et plusieurs jeunes gens et jeunes filles l'ont fréquentée d'année en année, et comme un éducateur me le faisait remarquer récemment, tout jeune homme ou jeune fille qui a fréquenté cette institution pendant deux ou trois saisons y a reçu une éducation libérale.

M. FITZPATRICK.—Quelle est la limite d'âge?

M. GRIPTON.—Il y a encore de l'espoir pour vous.

M. MILLER.—Quel était le but des promoteurs, était-ce de la philanthropie ou voulait-on gagner de l'argent?

M. GRIPTON—Le but était de donner....

M. MILLER.—Quel était le but principal?

M. GRIPTON.—Je ne suis pas un de ceux qui étaient là au commencement. Le but principal selon les hommes tels que le Dr Fawcett et John Wakefield était l'éducation, mais naturellement, vous ne comprenez pas tout à fait qu'une affaire telle que le Chautauqua américain, a besoin d'un revenu pour réussir, et tout notre revenu, à bien peu d'exception près, a été employé pour améliorer l'enseignement et donner au public des cours supérieurs.

M. MILLER.—Vous désirez ouvrir votre parc le dimanche. S'il n'est pas ouvert le dimanche, quel sera le résultat qui vous intéresse le plus aujourd'hui—que vous ne recevrez pas de dividendes sur votre fonds, et que votre revenu en sera diminué, ou que vous ne pourrez pas faire le bien que vous désirz faire?

M. GRIPTON.—Ce qui nous intéresse le plus aujourd'hui? Je suis heureux que la question soit posée, car je crois pouvoir me justifier. Ce qui nous intéresse le plus est d'assurer la paix de notre sabbat et de n'être pas troublés au dehors par les amateurs de divertissements, qui ne viennent pas pour assister aux offices, mais pour passer le temps. Vous devez vous rappeler que ce n'était pas un parc ordinaire. Nous avons là une petite ville de 1,500 à 2,500 personnes.

M. MACDONALD.—Demeurent-ils tous dans vos murs?

M. GRIPTON.—Ceux-là sont en dedans et il y en a d'autres tout autour.

M. MACDONALD.—Dites-nous s'ils demeurent en dedans?

M. GRIPTON.—Ceux-là, oui.

M. MACDONALD.—Les personnes qui sont en dedans peuvent assister aux offices sans rien payer?

M. GRIPTON.—Certainement.

M. MILLER.—Si vous êtes obligés de fermer vos portes le dimanche, ceux qui sont en dedans des murs pourront entendre vos prédications?

M. GRIPTON.—Oui, monsieur.

M. MILLER.—Et ces gens de Hamilton au lieu de venir vous troubler, resteront chez eux dans leur propre ville.

M. GRIPTON.—Oui.

M. MILLER.—M. E. A. Chown est le secrétaire de votre association, n'est-ce pas?

M. GRIPTON.—Il est secrétaire.

M. MILLER.—La difficulté chez lui semble être surtout du côté des finances. Dans cette lettre, il dit: "Je puis vous dire confidentiellement que le *Grimsby Park, Limited,* est une compagnie à fonds social avec un capital autorisé de $50,000—$30,000 à 6 pour 100 de capital-actions, cumulatif et privilégié et $15,000 d'actions ordinaires payées. Les actions privilégiées avaient été émises en 1901 et ont rapporté 3 pour 100 l'année dernière, et la compagnie avait un découvert de $1,200. La compagnie doit payer 4 pour 100 sur une dette de $40,000 garantie par des obligations. Avec aumentation de la concurrence venant de Muskoka, il devient de plus en plus difficile de joindre les deux bouts". Voilà, je crois, le plus grand embarras?

M. GRIPTON.—Non, je ne crois pas que ce soit la difficulté principale.

M. MILLER.—C'est la seule difficulté dont parle M. Chown dans sa lettre?

M. GRIPTON.—La difficulté que je désire expliquer au comité est celle-ci. Nous ne voulons pas que notre dimanche soit profané sans nécessité: nous ne voulons pas être obligés de mettre plus de monde au travail par suite de l'affluence de ces grandes foules. Si les gens des pique-nique viennent en foule, il nous faudra plus d'hommes de police et de gardiens.

M. le PRÉSIDENT.—Quel est le prix d'entrée?

M. GRIPTON.—Le prix d'entrée est de 15 cents.

M. MACDONALD.—Ce n'est pas suffisant pour en défendre l'entrée contre le grand nombre de personnes qui veulent faire des pique-nique le dimanche?

M. GRIPTON.—Cela vous étonnerait. Nous avons cinquante années d'expérience.

M. MILLER.—M. Chown ajoute: "Nous sommes convaincus que les règlements du prix d'entrée sont si intimement liés à l'ensemble de nos affaires, que si l'on nous empêchait de recevoir un prix d'entrée le dimanche, cela occasionnerait une telle diminution de ce que nous encaissons les autres jours de la semaine, que nous serions très sérieusement embarrassés dans nos opérations".

M. GRIPTON.—Je pourrais vous expliquer ce dernier point.

M. MILLER.—Je crois que cela s'explique naturellement.

M. GRIPTON.—Par exemple, si les portes étaient ouvertes le dimanche, un parti entre le dimanche et y demeure peut-être jusqu'au dimanche suivant et mange tous nos profits peut-être sans le savoir.

M. PRINGLE.—Pouvez-vous nous dire si l'autre M. Chown est en faveur du bill? Ce M. Chown-ci y est opposé.

M. GRIPTON.—Je ne puis rien vous dire sur l'autre M. Chown. Je ne puis répondre pour lui, ni d'une façon ni d'une autre.

ANNEXE No 1

Maintenant ce qu'il faut, est ceci: Qu'il nous soit permis d'agir comme nous l'avons fait par le passé. Nous avons fait beaucoup pour cette partie du pays. Nous avons fait beaucoup pour le Canada, dans le champ de l'éducation en permettant au peuple d'écouter des hommes qu'ils n'auraient jamais voulu écouter autrement. Il y a quelque temps un membre du comité a formulé une objection disant que nous avions troublé les services locaux. Si vous examinez nos programmes, et c'est surtout pour cela que je les ai apportés aujourd'hui, vous verrez que nous sommes bien vus des ministres des églises du voisinage, et que plusieurs d'entre eux montent dans nos chaires chaque dimanche.

M. MILLER.—Voici un des programmes dont nous avons parlé?

M. GRIPTON.—C'en est un.

M. MILLER.—Sur la page extérieure, je vois que votre parc est annoncé comme étant la plus grande villégiature d'été du Canada?

M. GRIPTON.—Oui.

M. MILLER.—Ensuite je vois dans l'annonce que vous publiez: Ombrages rafraîchissants de la forêt. Plage Magnifique. Beaux parterres. Grand jeu de tennis. Nouveau jeu de boule. Cours kindergarten. Cours d'entraînement physique. Terrains pour pique-nique, avec tables, balançoires, etc. Endroits splendides pour canotage, bains et pêche. Et pour finir viennent les classes d'éducation, programme insurpassable. Absolument rien au sujet des prédications des ecclésiastiques dont on nous a parlé. Alors il continue: Marché journalier, légumes et fruits frais, magasin d'épiceries et provisions.

Un honorable MEMBRE.—Rien à boire?

M. MILLER.—Non, mais il y a quelque chose à manger. "Crème glacée et salle pour collation."

M. GRIPTON.—Nous avons tout cela. Ce sont des attractions pour nous faire connaître.

M. MILLER.—Ne pensez-vous pas que les prédicants que vous annoncez pour le dimanche sont aussi annoncés comme *attractions* afin d'arriver à augmenter le nombre des entrées à 15 cents?

M. GRIPTON.—Non, pour cette raison-ci: Cette objection a été soulevée il y a quelques années par la congrégation et nous y avons répondu. Si vous consultez notre programme, et c'était une des raisons pour lesquelles j'étais si désireux de le faire examiner par le comité, vous verrez qu'il utilise les bons talents locaux. Les prédicateurs qui viennent de loin et dont la réputation peut attirer les excursionnistes sont annoncés pour les jours de semaine. Telle a été la méthode depuis des années. Il y a quelques années nous avons pu mériter ce reproche, mais pas maintenant. Il va sans dire que si un homme important venait d'Ottawa, il troublerait quelques-unes des congrégations.

M. MILLER.—Etes-vous, vous-même un homme religieux, un membre de l'église?

Honorable M. FITZPATRICK.—Je m'oppose à cette question.

M. MILLER.—Je vais vous dire où je veux en venir, c'est à ceci: Je veux demander au témoin s'il n'a jamais entendu dire que l'on prêche l'Evangile aux pauvres?

M. GRIPTON.—Oui, je l'ai entendu dire, mais je ne crois pas, M. le Président, que l'on puisse me forcer à suivre un cours régulier de catéchisme.

M. le PRÉSIDENT.—Vous pourriez demander à l'honorable député s'il n'a jamais prêché pour une collecte.

M. GEOFFRION.—Ne croyez-vous pas que vous obtiendriez plus de sympathie si vous ouvriez votre parc seulement pour donner à la population pauvre, qui travaille toute la semaine, une occasion d'y aller au lieu de dire que vous voulez tout simplement donner un cours d'instruction religieuse?

M. GRIPTON.—En dehors de Grimsby Park, il y a ce que vous pouvez appeler un petit village dispersé le long du parc, et dans la saison des fruits, un grand nombre de personnes éloignés y viennent et relèvent du service de Grimsby Park pour les fins du culte religieux, et si les portes étaient toutes grandes ouvertes, elles pourraient y

entrer. Mais avec les autres, nous aurions des foules, des pique-niques, ce que nous voulons éviter. Il s'agit de nous permettre d'ouvrir ou de fermer nos portes. Si vous fermez les portes, vous enlevez à ceux du dehors l'occasion d'entrer. Si vous décidez de faire fermer nos portes il en résultera des conséquences très sérieuses.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Nous ne décidons rien de semblable.

M. GRIPTON.—Avec une population, à l'intérieur, de 1,500 à 2,500, il se présente des cas d'urgence où il faut permettre aux gens d'entrer et de sortir, et s'il n'est pas permis aux gardiens de nos postes d'être là le dimanche pour empêcher ou permettre cela, il en résultera de très graves inconvénients.

M. MACDONALD.—Il n'y a aucune raison pour que vous n'ayez pas de gardiens aux portes le dimanche, afin d'en interdire l'entrée aux personnes que vous ne voulez pas admettre sans rien exiger, pas plus que s'il s'agissait du travail d'un domestique chez son patron.

M. MILLER.—Ou d'un homme de police?

M. le PRÉSIDENT.—Ou du sacristain d'une église ?

M. GRIPTON.—Il y a encore un autre point dont je veux vous entretenir au sujet des gens qui entrent dans le parc. Un homme peut venir le lundi, le mardi, ou tout autre jour. Beaucoup d'entre eux viennent y passer plusieurs semaines. Si un homme entre tel jour de la semaine et que l'entrée est gratuite le dimanche, il sera très facile de partir. Sur les trains de chemins de fer qui arrivent ou partent d'Ottawa, s'il était interdit de recevoir ou d'examiner les billets le dimanche, il y aurait un grand nombre de personnes qui trouveraient très commode de voyager ce jour-là. Si nous fermons nos portes le dimanche, toutes les personnes à l'intérieur, seront forcées de renoncer au service divin ou de prendre le convoi pour aller ailleurs, ce qui entraînerait une profanation encore plus grave du sabbat. Nous n'employons pas plus de deux hommes, et cela seulement durant une partie du temps. Ils se relèvent ordinairement l'un l'autre. Tout autre moyen et nous y avons mûrement réfléchi,—nécessiterait l'emploi de huit à dix hommes.

M. MILLER.—Je vous ai demandé si vous étiez membre de l'église. C'est là une affaire qui ne me regarde ou ne m'intéresse qu'en ceci : Je voulais savoir si vous-même, vous êtes en faveur de la fidèle observance du jour du sabbat?

M. GRIPTON.—Eh bien, j'y répondrai comme suit : Je suis en faveur de la fidèle observance du jour du sabbat. L'agitation en faveur du jour du seigneur a toutes mes sympathies. Je sympathise avec la *Lord's Day Alliance,* mais lorsque je crois qu'elle se trompe, je ne suis plus avec elle. Je suis l'un des membres de la *Lord's Day Alliance,* je crois que c'est le vrai nom.

M. MILLER.—Eh bien, alors puisque vous êtes en faveur de la meilleure observance du jour du seigneur——

M. GRIPTON —Je crois qu'elle commet une erreur.

M. MILLER.—Ne voyez-vous pas que la requête que vous faites pour faire amender ainsi cette législation pour vous permettre de continuer cette entreprise de parc, évidemment dans le dessein d'augmenter votre revenu ou de l'empêcher de diminuer, nous rend très difficile la tâche de résister à de semblables attaques de la part d'autres personnes qui pour de semblables raisons, c'est-à-dire, parce qu'elles craignent la diminution de leurs revenus—désirent aussi faire amender l'acte pour leur propre avantage ? Ne croyez-vous pas que par là vous affaiblissez la cause de l'observance du dimanche.

M. GRIPTON.—Pas si un amendement est introduit tel que je le suggère.

M. GEOFFRION.—Avez-vous un amendement?

M. GRIPTON.—Je croyais que vous aviez en mains l'amendement que j'ai suggéré. Cependant, je vous le communiquerai un peu plus tard.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Quelle en est la substance?

M. GRIPTON.—Que là où le service est célébré par un ministre régulièrement ordonné.

M. PRINGLE.—Si je comprends bien, la proposition est que nul n'aura le droit d'ouvrir un terrain d'amusements ou camp à moins qu'on y célèbre un service religieux.

M. Gripton.—Je voudrais que cela fut limité aux services religieux, à la stricte observance religieuse du jour du Seigneur.

M. le Président.—Vous feriez mieux de déposer votre amendement.

M. Gripton.—On m'a fait une question à laquelle je voudrais répondre. Nous ne nous plaindrions pas trop si vous nous protégiez en décrétant: qu'il sera légal pour les gardiens de nos portes d'examiner les billets à la sortie des gens. Voyez-vous, ces billets constituent notre unique revenu.

M. Piché.—Vous pourriez vendre les billets le samedi et non le dimanche?

M. Gripton.—Un homme entre le lundi et sort le dimanche. Il n'a qu'un billet d'admision. Peut-être est-il entré le dimanche précédent—et si les gardiens de nos portes ne peuvent être à leur poste pour examiner et collecter les billets s'ils sont expirés, ce serait la ruine financière. Les affaires du dimanche ne sont après tout qu'une chose peu importante, de fait, elles ne représentent qu'une bagatelle. Si vous le désirez, je vous fournirai le total des recettes provenant des admissions de chaque dimanche pendant les deux dernières années.

M. le Président.—Y a-t-il d'autres personnes qui désirent être entendues?

M. W. H. Thurston.—Je vous dirai qu'il me fait plaisir d'avoir le privilège de me présenter devant vous pour vous exposer nos vues sur cette matière très importante du sabbat. Nous nous opposons au principe du bill, le croyant une législation religieuse. J'ai l'honneur de vous présenter M. Folinsbee qui parlera dans l'intérêt de notre association.

M. Folinsbee.—Je me présente devant cet honorable comité.

Par M. Macdonald:

Q. Etes-vous un citoyen canadien?

M. Folinsbee.—Oui, monsieur, je suis un descendant d'un *U. E. Loyalist* et je suis né sujet de Sa Majesté.

M. Macdonald.—Demeurez-vous au Canada maintenant?

M. Folinsbee.—Je demeure à Strathroy. Je suis avocat. Nous pouvons nous dispenser devant cette honorable assemblée de discuter s'il s'agit ou non d'une question religieuse grâce aux remarques faites par l'honorable M. Fitzpatrick en introduisant le bill. Les statuts dont il a parlé démontrent qu'en Canada nous avons la garantie que la liberté religieuse est un des principes fondamentaux de notre constitution et je fais de cette admission la base de mon argumentation devant vous aujourd'hui.

L'honorable M. Fitzpatrick.—Il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. Folinsbee.—Il n'y a pas de doute à ce sujet; c'est pourquoi je ne veux pas perdre de temps à le discuter. Mais il y a des gens dont le nombre s'élève à plusiurs milliers, de quatorze à quinze mille, représentés devant vous par des pétitions, en opposition au bil, et il y en a beaucoup plus qui voudraient faire de même. Les Juifs du Canada, au nombre d'environ 50,000, sont aussi, je crois, opposés au bill. Mais en ce moment, je ne viens parler qu'en faveur des Adventistes du septième jour. Nous disons en effet que le bill porte atteinte à notre liberté religieuse. Il y a deux partis dans le Canada aujourd'hui sur cette question religieuse que le bill atteint. L'un des partis croit à l'observance religieuse du septième jour qui est le sabbat et l'autre croit à l'observance religieuse du dimanche. L'un des partis est soumis à la parole de Dieu telle qu'exprimée dans le quatrième commandement qui désigne le septième jour comme étant le sabbat. Ces hommes sont consciencieux, ils croient que Dieu leur a commandé d'observer seulement le septième jour qui est le sabbat du Seigneur, et ils n'osent pas lui désobéir. C'est leur croyance. Les convictions religieuses de ces gens leur sont plus chères que la vie. En un sens, ce n'est pas une question d'argent, c'est une question de liberté religieuse. Or, ce projet de loi désigne le premier jour de la semaine.

L'honorable M. Fitzpatrick.—Je ne sache pas que ce soit une question de liberté religieuse. La liberté religieuse serait engagée si nous cherchions à empêcher les gens d'observer religieusement le jour qu'elles désirent observer.

M. FOLINSBEE.—J'arrive à ce point. La bataile a été engagée pendant quelques années aux Etats-Unis comme au Canada. Dans les Etats de l'Union, il y en a trois qui n'ont pas du tout de loi du dimanche et il y en a quatorze ou quinze ou peut-être plus qui ont un article d'exemption en faveur des Adventistes du septième jour.

M. PRINGLE.—Voulez-vous me dire si la loi dans l'Etat de New-York qui se lit comme suit: "Le dimanche, il ne se fera aucun ouvrage ou travail servile, à moins que le travailleur du dimanche observe uniformément un autre jour comme jour de fête et ne trouble pas les autres qui observent le dimanche comme jour consacré au Seigneur". Est-ce que cet article prévoit le cas des Adventistes ?

M. FOLINSBEE.—Je crois que c'est à peu près cela. Cependant, les Adventistes du septième jour ne demandent pas d'exemption. Ils vous disent simplement : "Ne portez pas atteinte à nos libertés religieuses". Nous n'intervenons pas dans votre législation au sujet du premier jour de la semaine, en ce qui concerne les autres. S'ils ont besoin de cette législation pour rester fidèles à leurs principes, quant à nous, nous n'en avons pas besoin. Nous croyons que la parole de Dieu est suffisante et nous n'avons nullement besoin de loi touchant le sabbat—c'est-à-dire le septième jour—nous l'observons. Mais nous prétendons que, lorsque vous choisissez entre deux partis religieux qui sont diamétralement opposés l'un à l'autre, et lorsque ce bill a émané jusqu'à un certain point du *Lord's Day Alliance*, qui est une organisation purement protestante.

M. MILLER.—Arrêtez, excusez-moi, est-ce vrai?

M. FOLINSBEE.—Je dis qu'il a émané.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Il y a quelque chose à dire en faveur de votre cause, mais pas à ce point de vue.

M. FOLINSBEE.—Voici que j'allais dire: ces gens ont fait revivre le bill, ou au moins se sont intéressés à sa préparation. Maintenant ils disent, "nous ne permettrons pas que l'on y fasse des changements" c'est du moins ce que je comprends, et je vais vous citer les faits. Ils disent: "Nous voulons que ce bill passe tel qu'il est". Si vous faites passer ce bill tel qu'il est, vous le mettez au pouvoir de ces hommes qui sont opposés au corps que je représente ici, vous leur donnez le pouvoir d'emprisonner ceux qui auront travaillé le premier jour de la semaine.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Je vous demande pardon de vous interrompre. Vous dites que nous intervenons dans vos croyances religieuses. Nous ne faisons pas cela. Nous disons que vous pouvez observer votre samedi ou septième jour comme vous l'entendrez. Je crois que votre argument est celui-ci. Du moins je suppose que c'est là votre argument—que, bien que, par suite de vos convictions consciencieuses vous soyez obligés de vous abstenir de travailler le jour de votre sabbat, d'après cette loi vous êtes obligés de vous abstenir de travailler le dimanche, et comme résultat de la loi, vous vous trouvez lésés jusqu'à un certain point. En conséquence, il y a empiétement sur votre liberté civile et non pas sur votre liberté religieuse.

M. FOLINSBEE.—Je vais citer votre propre argument à ce sujet. En introduisant le bill, on a dit qu'il n'était pas sage de mettre les convictions religieuses des gens en conflit avec leurs intérêts pécuniaires.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Oui.

M. FOLINSBEE.—Cela est vrai en ce qui concerne les partisans du premier jour de la semaine relativement à ce bill, parce qu'il empêchera tout partisan du premier jour de la semaine de profaner ce jour. Lorsque cet ordre est renversé, et lorsqu'il s'applique à nous, nos gens se trouvent gênés et lésés par ce projet de loi. Ils ne peuvent travailler le premier jour de la semaine, et en conséquence, une forte influence les pousse à désobéir à la loi de leur Dieu, et cette influence est une influence pécuniaire, et elle a pour origine l'amour du foyer et de tout ce que l'homme a de plus cher. Il y a un certain nombre d'Etats dans l'Union qui ont accordé cette exemption en faveur des Adventistes du Septième Jour pour des motifs religieux; il s'agit d'une croyance religieuse, et l'on ne saurait enfreindre une religion basée sur une conviction religieuse. Mais ils sont obligés de s'abstenir de travailler le premier

jour de la semaine aussi bien que le septième jour, et ainsi ils ont deux sabbats.. Nous dirons à ceux qui veulent observer le premier jour de la semaine. " Nous ne voulons pas vous régenter, nous ne voulons pas vous forcer à observer notre dimanche. Nous ne voulons d'aucune législation de ce genre, mais si nous en voulions, nous vous en exempterions ".

L'honorable M. FITZPATRICK.—Quelle est l'exemption que vous demandez?

M. FOLINSBEE.—La même que dans les Etas de l'Union—que ce bill ne s'applique pas aux gens qui observent consciencieusement le septième jour comme jour du Sabbat, consciencieusement et réellement. Nous ne demandons pas cela, cependant, nous disons tout simplement: Ne portez pas atteinte à notre liberté religieuse. Faites les choses comme vous l'entendrez, seulement laissez-nous libres.

M. MACDONALD.—Abstraction faite de toute question de croyance religieuse, que pensez-vous de l'opportunité pour notre nation de fixer un jour de la semaine qui devra être un jour de repos, exempt de tout travail dans tout le pays.

M. FOLINSBEE.—Je dirai que je ne crois pas le moins du monde que cette loi puisse soutenir l'épreuve. Si le bill est adopté il détruira effectivement toutes les lois du dimanche, tout simplement à cause des divergences et des conflits d'opinions religieuses. Je crois qu'il ne devrait y avoir aucune loi du dimanche comme en Californie.

M. MACDONALD.—Eh bien, ne devrait-il y avoir aucun jour de repos?

M. FOLINSBEE.—Oui, je crois qu'il devrait y en avoir un.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Comme affaire de religion?

M. FOLINSBEE.—Je dirais, comme affaire de religion. Mais lorsqu'il s'agit d'un jour de repos, si vous choisissiez le septième jour, comme nous le faisons, alors nous ne serions pas ici aujourd'hui. Mais vous choisissez un autre jour et vous nous faites observer deux sabbats dans une semaine.

M. MACDONALD.—Ça ne vous ferait pas de mal d'observer deux Sabbats si vous étiez profondément religieux.

M. FOLINSBEE.—Nous pourrions ne pas en avoir besoin, mais cependant ce n'est pas la question. Je voudrais seulement attirer votre attention sur quelques difficultés qui se sont élevées au sujet de raisons matérielles. Mais, auparavant, je voudrais attirer votre attention non seulement sur le nombre des Etats de l'Union qui accordent l'exemption, mais sur l'Acte des Manufactures, et ateliers, de 1901, chapitre 22, article 48, où il est décrété que les manufactures doivent être fermées le dimanche et ne doivent pas être ouvertes pour le trafic ce jour-là mais qu'une personne de la religion juive peut y être employée le dimanche. Or, le gouvernement anglais a jugé à propos, bien qu'il se soit montré très sévère en ces matières, de permettre aux Juifs de travailler dans certaines circonstances.

M. SMITH (Nanaïmo).—Quelles sont ces circonstances?

M. FOLINSBEE.—Précisément ce que j'ai déclaré, que lorsque l'occupant d'une manufacture ou d'un atelier appartient à la religion juive, une jeune personne ou une jeune femme peut y être employée le dimanche, sujette aux exceptions suivantes: " Que la manufacture doit être fermée le samedi et ne doit pas être ouverte au trafic le dimanche. L'occupant ne doit pas employer d'ouvriers le samedi soir. L'Acte doit s'appliquer comme si le samedi était substitué au dimanche." Dans sa sagesse le Parlement Impérial a accordé aux Juifs une exemption qui résulte de la tolérance religieuse. Bien que ce bill puisse être dans l'intérêt d'un parti, nous nous demandons pourquoi ne protégerait-on pas avec soin les intérêts des autres, et nous vous prions de ne pas légiférer du tout à notre égard, mais de nous laisser notre liberté.

M. GEOFFRION.—Avez-vous un amendement?

M. FOLINSBEE.—Oui, je vais le présenter, il est basé précisément sur ces raisons. Maintenant, il y a certaines raisons sur lesquelles je veux attirer votre attention et je crois que vous les prendrez pour des raisons matérielles en dehors de toute question religieuse. Non seulement nous sommes profondément affectés par le côté religieux de la question, mais son aspect matériel nous intéresse au plus haut degré. Notre pays est un pays agricole.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Je ne saurais comprendre votre argument sur le terrain religieux. Je regrette de dire que je diffère d'opinion avec vous sur ce point.

M. FOLINSBEE.—J'ai ici une petite brochure.......

L'hon. M. FITZPATRICK.—Ne voyez-vous pas que nous n'avons nullement l'intention de nous mêler de votre manière d'observer le Sabbat?

M. FOLINSBEE.—C'est vrai.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Au point de vue matériel, vous avez une cause des plus présentables.

M. FOLINSBEE.—Je vais continuer dans cette voie.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Je n'aimerais pas à croire que nous empiétons sur les droits d'une croyance religieuse, quelle qu'elle soit.

M. FOLINSBEE.—Supposons que vous choisissiez le septième jour, qui est celui du Sabbat, comme jour de repos hebdomadaire, tous ceux qui représentent la *Lord's Day Alliance*, seraient forcés de travailler en un jour qu'ils considèrent sacré.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Non, ils n'y seraient pas forcés.

M. FOLINSBEE.—Autrement ils s'abstiendraient de travailler deux jours.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Exactement.

M. FOLINSBEE.—Je prétends que directement et indirectement cela constitue un empiètement sur la liberté religieuse. Maintenant, au point de vue matériel, je crois que cela peut se résumer ainsi; l'agriculteur dont le travail consiste à semer, à faire le foin, à récolter et à recueillir les fruits et les légumes, à faire les travaux de laiterie, d'élevage, etc., sera grandement opprimé, surtout dans les cas pressés où chaque minute compte, s'il est forcé d'observer deux jours l'un après l'autre, l'un à cause de sa foi et l'autre à cause de la loi; et la perte, tant pour lui-même que pour le pays, en général, sera énorme, s'il est strictement tenu d'observer le dimanche, après avoir observé le Sabbat la veille. Si l'on n'y voit pas, le foin pourrira et le grain germera en temps de pluie, les fruits se gâteront et les produits de la laiterie seront perdus. La culture deviendra presque une impossibilité. A l'origine les cultivateurs n'étaient pas compris dans cette loi du dimanche. Si vous consultez la loi de Constantin, vous verrez qu'il y avait des exemptions en faveur des chrétiens qu'on ne pouvait traduire devant les tribunaux le samedi, parce qu'ils observaient ce jour-là, et depuis ce temps il y a toujours eu des exemptions. Ce n'est que récemment qu'on a ajouté les fermiers et les agriculteurs. Dans le cas de ces gens qui croient au septième jour comme étant le jour du Sabbat, leur lait se gâterait, leurs produits laitiers se détérioreraient s'ils étaient obligés de s'abstenir de travailler le premier jour de la semaine. Si nulle autre classe ne devait être exemptée, celle des agriculteurs et des fermiers devrait l'être à cause de la nature même de leurs travaux. Ils pourraient vaquer à leurs occupations nécessaires sans nuire aucunement aux gens qui s'en iraient à l'église ou sans se mêler des affaires des autres.

M. MACDONALD.—Quel amendement demandez-vous?

M. FOLINSBEE.—Les Adventistes du septième jour refusent d'assumer la responsabilité de la préparation d'un amendement et ils expriment l'espoir qu'ils pourront avoir la jouissance du droit d'adorer Dieu selon leur croyance sans perdre deux jours par semaine. Je leur suggère l'amendement suivant qui leur permettra de le faire:—

" Nonobstant tout ce qui peut être contenu, dans le présent acte, quiconque observe consciencieusement le septième jour de la semaine comme jour du Sabbat et s'abstient réellement de tout travail ce jour-là sera exempt d'être poursuivi pour avoir travaillé le premier jour de la semaine, pourvu que son travail ne dérange pas réellement les autres ce jour-là dans une mesure dépassant les exemptions allouées par cet acte ou dans une mesure déraisonnable."

M. PRINGLE.—Ceci est semblable à la loi qui existe aux Etats-Unis.

M. PICHÉ.—Vous ajoutez quelques mots à l'amendement des Juifs.

M. FOLINSBEE.—J'en élimine quelques mots et j'en ajoute d'autres. Je suis certain que vous messieurs, vous ne voudriez pas voir ces gens-là traduits devant les tribunaux sans nécessité, et, assurément, vous n'allez pas dire que cela dérange un

homme qui s'en va à son église d'en voir un autre travailler. Je crois que cela serait absurde. Il a déjà assisté au service divin la veille; et, bien que cela pourrait troubler l'état d'âme de son prochain de voir un autre homme au travail, ce ne serait pas un dérangement réel et physique. J'aimerais obtenir cela, parce qu'alors on ne pourrait pas intenter une poursuite.

M. PICHÉ.—Est-ce que cela blesserait votre sensibilité si nous nous servions des noms ordinaires de samedis ou de dimanches? Vous parlez tout le temps du premier et du septième jour de la semaine. Si nous les appelions samedi ou dimanche, cela serait-il aussi bien?

M. FOLINSBEE.—Je crois que, légalement parlant, vous devriez dire le samedi, mais nous l'appelons le Sabbat. C'est le seul jour de la semaine que Dieu ait désigné par son nom. Nous l'appelons le Sabbat.

M. le PRÉSIDENT.—Vous l'avez pris de la loi judaïque, le septième jour?

M. FOLINSBEE.—Il est de loi divine.

M. le PRÉSIDENT.—Il vient de la loi mosaïque?

M. FOLINSBEE.—Le Sabbat existait....

M. FITZPATRICK.—Une meilleure loi que toute autre, la loi de la conscience humaine.

M. le PRÉSIDENT.—J'aimerais à savoir si, d'après la loi mosaïque des Juifs, vous n'avez pas forcé tout étranger dans votre enceinte d'observer sa loi, celle de l'observance du dimanche comprise, qu'ils y fussent tous de passage ou non?

M. FOLINSBEE.—Le commandement divin dit: "et l'étranger en dedans de tes portes".

M. le PRÉSIDENT.—Oui.

M. FOLINSBEE.—Mais ce n'est pas là, tel que je le comprends, une loi de Sabbat. Vous demandez simplement un jour de repos par semaine. Est-ce juste que l'on nous donne deux jours de repos chaque semaine? Je voudrais attirer aussi l'attention sur d'autres points importants.

M. GEOFFRION.—Votre cause est excellente lorsque vous insistez sur les résultats pratiques et financiers, il n'y a aucun doute à ce sujet. C'est bien là votre meilleur argument.

M. FOLINSBEE.—Eh bien! c'est le point que je veux faire ressortir dans le moment. Le journalier qui a besoin de ses six jours de gages pour pourvoir aux besoins de sa famille et qui devient famélique ou mendiant par suite de la perte de ses forces physiques et de sa virilité, un honnête homme, craignant Dieu, industrieux, ce brave homme—à cause même de sa nombreuse famille—grâce à votre bill oppressif, sera forcé, lorsqu'il aura perdu sa force virile, d'accepter la charité par suite de la bigoterie d'un côté et de la crainte de Dieu de l'autre. Or, voici ce que je dis. Voyez ce travailleur, il ne saurait vivre de cinq jours de travail par semaine. Ce bill opprime les vrais pauvres de ce royaume et je vous demande, messieurs, de songer à cela et de laisser ces gens- là libres de travailler six jours par semaine pour gagner la vie de leur famille. En limitant le travail à cinq jours par semaine, vous faites tort à la classe la plus pauvre du pays.

M. GEOFFRION.—Je me rappelle un amendement. Il vient de ceux qui représentent les Juifs:

"Nonobstant tout ce qui est contenu dans le présente acte, quiconque observe le septième jour de la semaine consciencieusement comme jour du Sabbat, et s'abstient réellement de tout travail et labeur ce jour-là, sera exempt d'être poursuivi pour avoir fait un travail quelconque le premier jour de la semaine, pourvu que ce travail ne dérange pas d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine comme jour consacré à Dieu, et pourvu que l'endroit où se fait le travail ne soit pas ouvert au trafic ce jour-là."

Est-ce que cela ne ferait pas votre affaire?

M. FOLINSBEE.—Cela ferait grand tort aux petits marchands qui voudraient fournir à leurs coreligionnaires quelques petites nécessités. Je crois qu'ils devraient

être libres de faire cela. Toutefois, je n'ai pas la prétention, messieurs, de vous donner des conseils. Voici ce que je dis : "Mêlez-vous le moins possible de nos affaires et ne nous exposez pas à la poursuite ou à l'emprisonnement. Nous sommes tout un peuple craignant Dieu ; nous sommes d'honnêtes citoyens, et l'on devrait nous laisser libres de faire, le dimanche, tout travail nécessaire. Mais il y a un ou deux autres points sur lesquels je désire attirer votre attention. Prenez le cas du manufacturier qui, forcé de prendre deux jours de repos par semaine, ne saurait rivaliser avec les autres. La manufacture serait fermée ou fonctionnerait à heures réduites, parce qu'un sixième du temps supprimé constitue une perte de 16⅓ pour 100, et les employés—quelque nombreux qu'ils soient—souffrent tous de la réduction de leurs heures de travail, ce qui représente une réduction des choses nécessaires à la nourriture de leurs familles. Prenez le cas de l'entrepreneur ou constructeur de chemins de fer, de bateaux ou de maisons, qui ne peut rivaliser, sous le rapport des heures de travail, avec d'autres dont les croyances religieuss sont en parfaite harmonie avec la loi, ou bien encore avec certains autres qui n'ont aucune croyance religieuse et qui ne s'en tiennent qu'à la loi. Prenez le cas du capitaliste qui, entravé par les dispositions de la loi, refuse d'entreprendre des exploitations dont bénéficieraient des milliers d'individus, ainsi que l'humanité en général. Prenez le cas du marchand, soit en gros, soit en détail, qui, payant loyer, payant des intérêts, ne peut conscieusement tenir son magasin ouvert le samedi et auquel on refuse le piètre avantage de pourvoir aux besoins de ceux qui sont de la même croyance religieuse que lui, le premier jour de la semaine. Le bill frappe tous les ouvriers travaillant à l'intérieur : le tailleur, la couturière, les employés de bureaux et tous ceux qui travaillent au logis pour gagner leur pitance quotidienne. Nul ne souffrirait de cela ; ce serait un travail honnête, conforme aux convictions religieuses, qui serait tout de même défendu par la loi. Or, dans les cas dont j'ai parlé, où les gens seront forcés de faire un travail quelconque dans un temps fixé, on devrait accorder une certaine latitude.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Cependant, cela équivaudrait à employer d'autres personnes.

M. PRINGLE.—L'amendement dont M. Geoffrion vient de nous donner la lecture s'applique peut-être à ce cas ?

M. FOLINSBEE.—Oui. Eh bien, passons maintenant à la question de pertes pécuniaires. Au total c'est une forte somme. Il y a environ 50,000 personnes qui en seraient affectées et au taux de $1 par jour cela équivaudrait à une perte de $2,500,000 par année.

L'hon. M. FITZPATRICK.—50,000 s'abstiennent de travailler le samedi ?

M. FOLINSBEE.—Il se peut qu'ils ne s'en abstiennent pas, mais ils croient. D'aucuns, à cause de la loi du Dimanche, pourraient bien surmonter leurs scrupules religieux.

M. GEOFFRION.—Votre argument le plus fort est celui où vous dites que cela vous enlèverait deux jours de travail et que, conséquemment, vous ne sauriez gagner de quoi vivre. C'est notre devoir de vous laisser vivre dans ce pays-ci.

M. FOLINSBEE.—Vivez et laissez vivre ! Je prétends que cela nous chasserait du pays, et avec tout le respect possible pour la *Lord's Day Alliance* et les ministres qui sont en faveur......

L'hon. M. FITZPATRICK.—La *Lord's Day Alliance* n'a rien à faire ici. Le gouvernement a la responsabilité de ce bill.

M. FOLINSBEE.—Nos gens iraient en prison plutôt que d'enfreindre la loi de Dieu.

M. SMITH.—Est-ce que les Adventistes, actuellement, s'abstiennent de tout travail le samedi ?

M. FOLINSBEE.—Oui, monsieur, tout à fait.

M. SMITH.—Travaillent-ils dans les fabriques, le dimanche ?

M. FOLINSBEE.—Non, monsieur, la loi le leur défend.

M. SMITH.—De fait, ils perdent deux jours actuellement ?

M. FOLINSBEE.—Ils perdent deux jours actuellement.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Les Adventistes ne travaillent pas dans les fabriques, ce sont des cultivateurs.

M. SMITH.—Ce qu'il veut dire, c'est que, d'après la loi existante, ils perdent deux jours.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Perdez-vous deux jours par semaine, actuellement?

M. FOLINSBEE.—Deux jours par semaine. J'ai eu moi-même une entreprise de chemin de fer—quarante milles. Je ne suis pas moi-même un Adventiste, mais, comme j'y crois, je me suis abstenu de travailler, j'y ai perdu, mais j'ai cru faire mon devoir.

M. SMITH.—Si les faits sont tels que vous les représentez, comment ce bill vous affectera-t-il?

M. FOLINSBEE.—Voici, comme exemple, une poursuite qui a été intentée. Je devais représenter la défense, mais je n'ai pu agir et M. Duverent, de Toronto, s'en est chargé pour moi. Il s'agissait d'avoir cueilli des fraises le dimanche. Le juge Meridith a rendu un jugement de *nisi* et la cause a été soumise au Conseil Privé. Il s'agissait de fraises cueillies le dimanche et l'on sait que ce sont des fruits périssables. Mais dès que les accusés eurent cueilli les fruits, ils furent traduits devant le magistrat de police.

Le PRÉSIDENT.—Où cela est-il arrivé?

M. FOLINSBEE.—Dans Ontario, la protestante Ontario. Maintenant, je veux attirer votre attention sur le côté religieux de la question. Nos frères catholiques de Québec sont tout aussi intéressés que nous dans ceci et pour cette raison-ci: Si jamais vous passez une loi qui ait un effet religieux, vous détruisez cette balance du pouvoir qui cause tant de troubles aux cultivateurs tant dans Québec que dans Ontario. Je dis que tout chrétien, Catholique et Protestant, les Adventistes du Septième jour et les Juifs, doivent tous avoir la même liberté religieuse. Mais du moment même où vous passez une loi favorisant tel ou tel parti, vous donnez par le fait même de la force à ce parti et vous faites du tort à l'autre. Je vous conseille d'être très prudents, parce que, plus tard, un grand nombre d'étrangers pourront venir s'établir ici, avoir la haute main sur votre législation locale et opprimer les gens du pays. Ils n'auraient qu'à s'y mettre et à faire passer n'importe quelle législation religieuse spéciale, à l'imposer au peuple et détruire tout culte religieux qu'ils voudraient détruire. Ce que je veux dire, le voici: abstenons-nous de toute législation religieuse et laissons à tous et à chacun la pleine liberté religieuse; le Canada sera un meilleur pays pour nous tous. Il sera gouverné d'après des principes plus libéraux, l'immigration s'y fera plus librement, et les gens nous viendront de tous les coins du globe. Je vous demande tout simplement de considérer que ceci constitue un empiètement indirect sur les croyances religieuses d'une classe particulière. De toutes les grèves possibles, la grève religieuse est la pire. Nous sommes parfaitement convaincus que vous ne ferez que ce qui est juste. Nous ne sommes pas venus ici pour vous imposer, nos vues, nous avons simplement répondu à votre invitation.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Nous sommes heureux de vous entendre aussi.

M. FOLINSBEE.—Nous sommes très heureux d'être venus et nous avons confiance que vous protégerez nos intérêts.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Ce que vous avez dit m'a bien éclairé, je le sais.

M. FOLINSBEE.—Il y en a d'autres ici de la classe que je représente et qui aimeraient peut-être se faire entendre. J'ai ici un livre concernant les lois du dimanche aux Etats-Unis et indiquant nombre d'amendements. Je vous le soumettrai, si vous désirez l'avoir. Les lois sont plus ou moins strictes, mais quatorze ou quinze Etats environ ont accordé à ces gens ce pour quoi ils ont combattu; leur liberté religieuse.

M. MILLER.—Une chose que le témoin à dite m'a grandement impressionné; c'est le danger qui nous menace d'avoir ici une population étrangère très nombreuse qui, à un moment donné, dépassera la population native au point de pouvoir nous imposer

une loi qui serait désagréable et tout à fait contraire à nos vues. Il vaudrait mieux passer une loi qui empêcherait l'immigration de gens dont les opinions sont opposées aux nôtres.

M. FOLINSBEE.—Cela est vrai et, pourtant, le danger viendra de ce qu'ils pourront annuler toutes les lois, si jamais ils arrivent au pouvoir. Je crois que nous devrions nous en tenir aux principes posés par la feue reine et par Sa Majesté le Roi, quant à ce qui concerne la liberté religieuse, tenter de rallier tous les intérêts discordants et tendre la main à toute confession religieuse qui reconnaît la divinité du Christ. Alors travaillons tous ensemble et tâchons de nous faire aux opinions des uns et des autres.

M. le PRÉSIDENT.—Le rév. M. Shearer désire être entendu.

Le REV. M. SHEARER.—Je voulais tout simplement vous demander, M. le Président si vous nous donnerez l'occasion de répliquer aux opinions qui ont été soumises ici aujourd'hui pour obtenir des exemptions en faveur des Adventistes et des Juifs. Quand vous prendrez en considération l'amendement qu'on a suggéré, nous désirons soumettre quelques arguments en réponse. Je ne demande pas que l'on m'entende maintenant sur cette question, je désire tout simplement m'en assurer le privilège pour le temps que le comité jugera à propos de fixer.

Le PRÉSIDENT.—Si M. Shearer désire faire tout de suite ses observations, nous sommes disposés à l'entendre.

Le REV. M. SHEARER.—Je ne tiens aucunement à parler tout de suite. Je préférerais être entendu en tout autre temps. Il me semble que cela conviendrait mieux au comité de nous donner une occasion de répondre en une seule fois aux divers amendements proposés. Certains amendements ayant été proposés aujourd'hui même nous ne voulons pas le moins du monde déranger sans nécessité le comité et nous ne tenons à répliquer qu'aux seuls amendements que nous considérons dangereux au point de vue du bill actuellement soumis à la Chambre. Nous pourrions peut-être économiser un peu de temps, si l'on nous permettait de répondre à tous ces amendements quand toutes parties intéressées auront été entendues.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que vous avez réellement entendu tous les points qui seront soulevés à l'encontre du bill et vous avez à peu près juste le temps voulu pour y répliquer ainsi qu'aux amendements qui ont été présentés, si vous voulez en profiter avant une heure de l'après-midi.

M. PRINGLE.—Je crois que ce ne serait pas rendre parfaite justice à M. Shearer que de lui demander maintenant de répondre aux amendements proposés. Je ne crois pas que tous les amendements nous aient été soumis. De plus, nous n'avons pas encore entendu les gens représentant les intérêts de transport. Nous les entendrons mardi. Puis nous avons quelques amendements sous une forme plus ou moins rudimentaire. Je crois que nous pourrons entendre M. Shearer à ce sujet, quand tous les amendements nous auront été soumis sous une forme convenable.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Cela dépend entièrement des opinions que nous pourrons avoir au sujet de ces amendements. S'il en est quelques-uns que nous désirons prendre en considération, je crois que nous devrions entendre M. Shearer. Il serait peut-être trop tôt pour lui-même de s'adresser au comité dès maintenant.

M. COHEN.—Me permettra-t-on de dire un mot ou deux ? L'hon. M. Fitzpatrick a déclaré que ce bill n'était pas le bill de la *Lord's Day Alliance*, mais bien un bill du gouvernement. Je voudrais savoir dans quelle situation se trouvera la *Lord's Day Alliance* pour répondre aux arguments que l'on aporte maintenant. Si vous lui donnez l'occasion de répondre aux objections faites à cette mesure, autant vaudrait reconnaître les gens de la *Lord's Day Alliance* comme les véritables parrains du bill et admettre qu'il est présenté par le gouvernement appuyé par la *Lord's Day Alliance*.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Voulez-vous que je vous donne une réponse?

M. COHEN.—Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Nous sommes des plus heureux de vous entendre, vous et toutes autres personnes représentant les Juifs, parce que nous considérons que

si ce bill affecte vos intérêts, à votre point de vue, vous avez le droit d'être entendus. Si les intérêts de la *Lord's Day Alliance* doivent être affectés par cette législation, pourquoi n'entendrions-nous pas ses représentants?

M. Cohen.—Est-ce là votre réponse?

L'honorable M. Fitzpatrick.—C'est là ma réponse à vous, certainement. Ces gens-là n'ont-ils pas autant que vous le droit de soumettre leurs vues?

M. Cohen.—Comme réponse aux vues de tous les autres?

L'honorable M. Fitzpatrick.—Naturellement; pourquoi n'auraient-ils pas ce droit? Ils sont venus ici tout simplement pour représenter leurs opinions. Si nous adoptons quelque amendement à cette législation, n'ont-ils pas autant que vous le droit d'être entendus à ce sujet? Cela ne se discute pas. Je désire que vous compreniez bien, que tout le monde comprenne bien, que ce bill a été préparé par moi pour le gouvernement du Canada, et non par une corporation religieuse quelconque. Et nous ne désirons aucunement, en tant qu'il s'agit de ce bill, affecter les convictions religieuses de qui que ce soit, si ce n'est dans la mesure où l'intérêt général du Canada peut requérir une législation. Mais nous croyons devoir considérer l'intérêt général du peuple du pays, et nous pouvons maintenant discuter les intérêts de toute classe en particulier.

M. Miller.—Et tous les autres ont le même privilège.

L'honorable M. Fitzpatrick.—Les gens de la *Lord's Day Alliance* sont des gens respectables, et ils ont le droit d'être entendus, comme toutes les autres personnes.

Le comité s'ajourne.

Chambre des Communes, le 24 avril 1906.

Le Comité se réunit à 10.30 a.m.

La pétition suivante a été présentée par M. Francis King C.R., représentant les intérêts des transports maritimes:

Aux honorables membres du comité de la Chambre des Communes du Dominion, auquel a été soumis le bill concernant l'observance du dimanche.

L'humble pétition de la Fédération des Transports du Canada et de l'Association Maritime du Dominion, expose respectueusement:—

Premièrement, que la Fédération des Transports du Canada représente le trafic maritime du Dominion s'élevant à 443,274 tonnes, et que l'Association Maritime du Dominion représente le trafic à l'intérieur du Canada, y compris environ soixante lignes pour le transport des marchandises d'une capacité d'environ 100,000 tonnes.

Que vos pétitionnaires demandent instamment que le bill concernant l'observance du dimanche soit amendé de manière à assurer le transport libre et ininterrompu, tant des marchandises que des voyageurs; et, à cet effet, proposent respectueusement les amendements suivants: —

(1.) La substitution de ce qui suit au paragraphe (*e*) de l'article 4:—" Le transport des voyageurs, des marchandises, des messageries, du service de la poste, l'emploi de tout bâtiment ou chemin de fer et l'exécution de tout travail s'y rapportant."

(2.) La suppression des paragraphes (*g*) et (*h*) de l'article 4.

(3.) L'insertion du paragraphe suivant, en remplacement du paragraphe (*g*) dans l'article 4. " L'exploitation des canaux du Dominion comme à l'époque de l'adoption de cette loi, ou selon qu'il en pourra être décidé de temps à autre par le gouverneur général en Conseil.

(4.) L'insertion des mots " d'urgence " avant le mot " nécessité " dans les lignes 2 et 5 de l'article 4.

Nous soumettons ci-après quelques-unes des raisons en faveur des changements proposés:

(1.) On ne demande point la liberté et la continuité de transport de toutes les marchandises dans l'intérêt d'une classe de personnes ou pour la protection de quelques individus seulement. Cela concerne tous les intérêts du pays et c'est une demande d'une importance générale.

(2.) Les intérêts qui justifient et exigent que les voyageurs et le service postal soient exempts de l'article prohibitif du bill justifient et exigent également la même exemption pour les item additionnels (marchandises, messageries et travail s'y rapportant) énumérés dans le second amendement proposé. La distinction que l'on propose de faire entre différentes sortes de transports est illogique et ne répond à aucun besoin public.

(3.) A part les questions de nécessité publique et les exigences du trafic, il est certain qu'un grand nombre de bâtiments et de trains de chemin de fer transportent des marchandises et des messageries, aussi bien que des voyageurs; et dans ce cas, la distinction proposée par le bill est impossible. Les paragraphes *(e)* et *(h)* de l'article 4 sont contradictoires sous ce rapport, et il est évident qu'il s'ensuivra de grandes injustices si on laisse le paragraphe (*h*) gouverner et limiter la portée de paragraphe (e), tandis que, d'un autre côté, il arrivera que l'esprit de la loi sera souvent violé s'il est possible de se soustraire à l'effet restrictif de la clause (*h*) par une soumission spécieuse aux exigences du paragraphe (*e*).

(4.) Le paragraphe (*g*) de l'article 4 fournit d'autres exemples des difficultés qui résulteraient des distinctions proposées par le bill. Ce paragraphe suppose que l'on peut toujours, sans difficulté et sans encourir des dépenses exorbitantes, transporter sans autres marchandises, les bestiaux et les marchandises périssables. Cela implique immédiatement l'emploi dispendieux des locomotives pour traîner peut-être deux ou trois fourgons de marchandises exemptées, plus ou moins, selon la quantité qui se trouvera concentrée sur un point quelconque et exigera une attention immédiate. D'un autre côté, ce paragraphe ne tient aucun compte de la cruauté qu'il y aurait à retenir les animaux renfermés, ni de gaspillage qui résulterait pour les marchandises périssables par suite de l'arrêt des fourgons, le samedi, à minuit, sur un point de la ligne où il n'y en aurait pas un assez grand nombre pour former la charge d'une locomotive. De plus, ce paragraphe ne prévoit en rien aux mesures à prendre en pareils cas sur un bâtiment quelconque, pas plus qu'elle ne définit ce qu'il faut entendre par marchandises périssables.

(5.) En ce qui concerne son trafic, son commerce et la concurrence qu'il doit soutenir contre les autres pays, le Canada requiert la protection des amendements proposés. Les voies nautiques canadiennes de l'intérieur à ses ports de mer sont déjà sérieusement entravées et souffrent de la concurrence que leur font les voies nautiques et ferrées des Etats-Unis: premièrement, à cause des taux d'assurances, qui sont toujours plus élevés sur le Saint-Laurent et dépassent parfois de 50 pour 100 les taux des lignes de Portland, Boston ou New-York; secondement, à cause de la moindre durée de la navigation, qui n'est que de sept mois sur le Saint-Laurent, contre douze mois aux Etats-Unis. La loi causerait d'autres dommages irréparables par le retard qu'elle apporterait au trafic: ces délais en effet ne seraient point limités aux vingt-quatre heures du jour en question, mais s'étendraient à un laps de temps beaucoup plus considérable, à cause de l'encombrement et de la désorganisation qui en résulteraient. Tout d'abord, les chemins de fer auraient le plus à souffrir de cet encombrement et de cette désorganisation, mais cet état de choses atteindrait bientôt la navigation qui en est tributaire, et rendrait ainsi toute concurrence impossible.

(6.) Jusqu'à présent le gouvernement a reconnu les exigences rigoureuses de la concurrence en ouvrant, le dimanche, l'écluse du Saut-Sainte-Marie, et en n'exigeant, ce jour-là, la fermeture du canal Welland et du canal Saint-Laurent, que pendant le jour. A certaines époques, afin de répondre aux besoins du trafic, les canaux Welland et Saint-Laurent restent ouverts sans interruption. La promulgation du bill

aurait pour effet de restreindre ou d'abolir ces privilèges, ce à quoi on n'a probablement point songé.

(7.) En 1902, le gouvernement du Canada abolit les péages sur tous les canaux du Dominion, et ce qui contribua le plus à faire adopter cette mesure, ce fut la preuve que l'on soumit alors au ministre des Chemins de fer et Canaux, que la suppression des péages changerait la différence du coût de transport de l'intérieur aux ports de mer, par voie de Buffalo ou par Montréal, différence jusque-là adverse au Canada, en une différence d'une fraction de cent en faveur du Canada. Ce changement se fit au prix d'une perte considérable de revenu pour le ministère, mais cette mesure a été maintenue. Et pourtant, nonobstant ce programme de protection, le bill en question propose, contre la voie canadienne, une différence beaucoup plus grande, et dont les résultats seraient bien plus funestes que n'aurait pu l'être le maintien des péages.

(8.) Le bill défend, le dimanche, tout travail concernant le transport des marchandises, excepté dans les cas spécifiés. Mais les compagnies de chemins de fer et les armateurs devront pourvoir aux besoins de leurs employés retenus, ce jour-là, aux gares ou aux ports, loin de chez eux, et payer toutes les dépenses des bâtiments ou des trains. Ils n'en retireront aucune compensation. D'un autre côté, le repos forcé d'un équipage dans un port étranger ne saurait avoir que de fâcheux résultats.

(9.) Tout le vaste réseau des chemins de fer et des voies nautiques est un mécanisme si délicatement ajusté et pour lequel la continuité d'action est si essentielle, que les mesures prohibitives du bill seraient fatales à son fonctionnement.

(10.) Le salaire plus élevé que l'on paye pour le travail du dimanche est une garantie suffisante qu'on ne fera, ce jour-là, que le travail indispensable.

Que vos requérants vous font respectueusement remarquer que l'adoption des amendements qu'ils proposent ne les placerait, en tant que cela concerne le transport, que sur un pied d'égalité avec les corporations similaires aux Etats-Unis et en Europe;

Que, suivant les amendements demandés, tout travail du dimanche sera uniquement volontaire de la part de l'employé ou des employés, et l'échelle de salaires calculée de manière à empêcher les employeurs d'y avoir recours à moins de nécessité absolue;

Que les amendements sont nécessaires pour permettre aux chemins de fer et aux bâtiments canadiens de transporter les produits canadiens en terre canadienne, et empêcher que ces produits ne prennent la direction des ports américains;

Que les amendements sont proposés dans le but d'empêcher qu'on ne mette de plus grandes entraves à l'exportation par voies canadiennes en concurrence avec les voies américaines.

Que les taux d'assurances excessivement élevés sur la coque des bâtiments et sur leur cargaison remontant ou descendant le Saint-Laurent, exigent impérieusement que l'on fasse l'impossible pour diminuer les frais de transport par la voie du Saint-Laurent, plutôt que de chercher à les augmenter.

CAMPBELL MEREDITH,
MACPHERSON HAGAR,
Avocat de la "Shipping Federation of Canada".

FRANCIS KING,
Avocat de la "Dominion Marine Association".

Les lettres suivantes ont été lues et déposées par M. J. Harvey Hall, représentant législatif des employés de chemin de fer :—

TORONTO JUNCTION DIVISION N° 345.
TORONTO, ONT., le 25 mars 1906.

M. J. G. SHEARER,
Secrétaire de la *Lord's Day Alliance,*

Secrétaire des Divisions 16, 17 et 29.

Aux frères J. A. HALL ET L. L. PELTIER,

La résolution suivante a été adoptée à notre dernière assemblée régulière:

Résolu,—Que la Division n° 345 demande que le frère J. R. Hall, représentant législatif des employés de chemin de fer s'oppose à Ottawa à l'Acte du dimanche, bill n° 12, qui doit être soumis au parlement, et qui restreint les pouvoirs des chemins de fer dans l'administration de leurs affaires, le dimanche. Que le dit bill non-seulement nuit aux chemins de fer, mais diminue les revenus des employés et augmente les risques d'accidents pour les dits employés par le surcroît de travail qui, les deux premiers jours de la semaine, résulterait de l'accumulation des marchandises dans les gares le dimanche, et si ce bill était adopté, il s'en suivrait naturellement que le trafic des marchandises amenées actuellement à la frontière pour être transportées par les chemins de fer canadiens prendraient d'autres voies.

GEORGE A. WOODS,
Secrétaire 345.

ST-THOMAS, le 11 avril 1906.

M. J. H. HALL,
Représentant législatif.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que les membres de la Division 529, F. des L. L., de St-Thomas, n'approuveraient aucun bill défandant la circulation des trains le dimanche, parce qu'ils croient qu'une telle loi diminuerait considérablement le trafic des chemins de fer au Canada.

J'ai aussi rempli le bulletin que je vous adresse ci-inclus.

Tout à vous,

C. J. POPHAM,
F. A. E. Division 529.

DIVISION ST-THOMAS, N° 132, F. DES L. L.
ST-THOMAS, ONT., le 9 avril 1906.

M. J. H. HALL,
Ottawa.

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—Bill concernant l'observance du dimanche:—Considérant ce bill dans son ensemble, nous croyons qu'il est opposé aux intérêts des employés de chemins de fer dans leur section. Nous croyons que l'on devrait permettre aux trains d'excursion de circuler le dimanche, attendu que c'est à peu près le seul jour dont puisse profiter un homme qui ne reçoit qu'un modeste salaire pour s'accorder quelque distraction en famille. Pour ce qui est de retenir un plus grand nombre d'hommes chez eux le dimanche, ce serait, ici, le moyen de les en tenir éloignés; d'un autre côté cela porterait un sérieux préjudice aux recettes des chemins de fer, et comme conséquence les employés auraient à en souffrir. Nous sommes convaincus que si l'on met quelque entrave à la circulation des trains de marchandises

le dimanche au Canada le trafic prendra la direction des voies rivales à travers les Etats-Unis.

Nous espérons que vous ferez tous vos efforts pour faire supprimer les paragraphes inacceptables de ce bill.

Fraternellement à vous,

E. COWLES,

F.A.E., Divis. n° 132.

"UNION DIVISION, n° 13, ORDRE DES CONDUCTEURS DE CH. DE FER,
SAINT-THOMAS, ONT., le 26 mars 1906.

M. J. H. HALL,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous avons lu attentivement votre lettre et étudié soigneusement, article par article, la copie du bill n° 12. Nous désapprouvons décidément les paragraphes (*g*) *et* (*h*) de l'article 4, car il est évident que si le trafic du M.C.R., Wabash et autres compagnies ne peut traverser le Canada sans restriction, il peut passer au sud des lacs, ce qui serait une perte pour le pays tout entier. Je suis d'opinion qu'il faut respecter strictement le repos du dimanche, et j'entends par là que tout le monde doit se reposer. Mais on pourrait se demander ce que l'on entend par repos, car ce qui serait un repos et une récréation pour les uns serait un véritable enfer pour les autres.

Je suis votre bien dévoué en P.O.,

JOHN MACKENZIE.

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, UNITY LODGE n° 47,"
SAINT-THOMAS, ONT., le 15 avril 1906.

J. H. HALL,
Représentant législatif.

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—A une assemblée régulière de la loge ci-dessus, on a lu et discuté la circulaire que vous nous avez fait envoyer, et voici la réponse aux différentes questions:—

1ère question—Non.
2me question—Non.
3me question—Non.
4me question—Oui.
5me question—Non.

Le sentiment général semble être hostile au bill.

Votre respectueux serviteur,

T. G. COURTENAY,

Secrétaire.

"ORDRE DES CONDUCTEURS DE TRAINS D'AMÉRIQUE,
DIVISION DES FRONTIÈRES, n° 189,"
SARNIA, ONT., le 8 avril 1906.

M. J. H. HALL,
Représentant législatif, Ottawa, Ont.

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—A une assemblée régulière de la division 189, tenue le 3 avril, on a proposé et appuyé une motion à l'effet de déclarer que la division 189

ne désire aucun changement dans l'état actuel de la circulation des trains le dimanche, attendu que, dans les circonstances où nous nous trouvons, et vu la longueur de nos parcours, nous ne saurions y voir aucun avantage pour nous.

Tout à vous en P.F.,
H. BELL.

P.S.—Veuillez m'excuser de ne pas vous avoir écrit plus tôt, mais, parti le 2, je ne suis revenu que ce soir.—H.B.

FRATERNITÉ DES MÉCANICIENS, DIV. 68,
LONDON, ONT., le 2 avril, 1906.

M. J. H. HALL,
Représentant législatif.

CHER MONSIEUR ET CONFRÈRE,—En réponse à votre circulaire concernant le bill de l'observance du dimanche, je vois par le procès-verbal de la dernière assemblée (n'y ayant pas assisté moi-même) que la Division 68, F. des L.L. désire déclarer qu'elle s'oppose à l'adoption du bill ci-dessus.

Espérant que vous êtes en bonne santé, je demeure respectueusement et fraternellement,

Tout à vous,
H. E. CROUCH,
F.A.S., Division 68.

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, LOGE ALBERTA, n° 663,
CALGARY, le 2 avril 1906.

M. J. H. HALL,

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—A notre dernière assemblée régulière, nous avons dûment considéré votre communication concernant l'Acte de l'Observance du Dimanche et nous désirons vous faire savoir que nous nous opposons à ce que ce bill soit adopté. Tout en nous prononçant en faveur du repos du dimanche, nous ne saurions admettre qu'il soit équitable, tant au point de vue de notre intérêt qu'en ce qui concerne les chemins de fer canadiens de n'accorder que six jours par semaine à ces derniers, tandis que les lignes concurrentes des Etats-Unis en auraient sept, et nous vous recommandons de faire, en notre faveur, tous vos efforts pour empêcher l'adoption de l'acte.

Espérant m'être exprimé clairement, je demeurer fraternellement,

Tout à vous,
W. H. DANN.
Secrétaire 663.

ORDRE DES CONDUCTEURS D'AMÉRIQUE, DIVISION RANDOLPH, n° 29,
OTTAWA, ONT., le 2 avril 1906.

M. J. H. HALL,
Représentant législatif des employés de chemins de fer.

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—J'ai été chargé par la division ci-dessus de vous informer qu'à une nombreuse assemblée tenue le 25 mars, on a examiné et discuté en détails le bill n° 12, Acte concernant l'observance de dimanche, et que le vote pris à ce sujet a été unanimement hostile à ce projet de loi.

On m'a aussi chargé de vous prier de faire tous vos efforts pour empêcher que ce bill arbitraire ne soit adopté. Ci-joint, veuillez trouver la série de questions et de réponses qui, je l'espère, seront satisfaisantes.

Tout à vous, en P. F.,

A. E. WRIGHT,
Secrétaire de la Division 29.

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DE TRAINS, CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,
LOGE CELESTIAL, n° 654,
FREDERICTON STATION, le 2 avril 1906.

M. J. H. HALL,

MONSIEUR ET CONFRÈRE,—J'ai lu votre lettre ci-incluse, à notre assemblée, du 1er avril 1906; et, après discussion, il a été résolu qu'il serait dans l'intérêt du chemin de fer d'interdire la circulation des trains de marchandises, le dimanche, et que l'on répondit dans ce sens aux questions posées.

Tout à vous, fraternellement,

ANDREW O. I. CROOKSHANK,

BOÎTE 45, FREDERICTON, N.-B.

HOTEL GRAND UNION,
OTTAWA, le 21 mars 1906.

CONFRÈRES,—Je vous adresse, ci-inclus, une copie du bill n° 12 intitulé: "Acte concernant l'observance du dimanche, aussi une copie du bill contenant un amendement du paragraphe (*g*) de l'article 4, permettant le transport du grain le dimanche. Selon moi, l'amendement suggéré a peu d'importance pour vous.

Vous remarquerez que le paragraphe (*g*) de l'article 4 interdit la circulation des trains de marchandises le dimanche, excepté ceux qui seraient chargés exclusivement, soit d'animaux vivants, destinés à être embarqués à quelque port de mer, soit de marchandises périssables, soit des uns et des autres.

L'article 6 interdit la circulation de tout train d'excursion le dimanche. Les deux partis intéressés à cette mesure législative m'ont demandé de me prononcer sur cette question, mais j'ai cru devoir vous laisser le soin d'en décider vous-mêmes, me réservant d'agir d'après le désir de la majorité. Conséquemment, j'ai préparé les questions suivantes auxquelles je vous prie de répondre par des résolutions passées dans vos différentes loges et divisions. Veuillez me faire parvenir vos réponses aussitôt que possible:—

1. Croyez-vous qu'il soit de l'intérêt des employés de chemins de fer du Canada d'interdire la circulation de tous les trains de marchandises, comme le recommande le paragraphe (*g*) de l'article 4?

Non................

2. Croyez-vous que le fait de faire circuler en six jours le même nombre de trains qui cirulent actuellement en sept jours, augmenterait les risques concernant la vie et la propriété?

Oui..............

3. Croyez-vous que la loi telle que proposée aurait pour effet de retenir un plus grand nombre d'hommes chez eux le dimanche?

Non................

4. Croyez-vous que la promulgation d'une telle loi vous causerait un préjudice pécunière?

Oui..............

5. Etes-vous en faveur de l'adoption de l'article 6?
Oui.............
6. Remarques:.............Aucune.

J. H. HALL,
Représentant législatif.

Les résolutions ci-dessus ont été adoptées par n° 27 O. R. C.—A. C.

M. P. M. Draper, secrétaire des Métiers et du Conseil du Travail du Dominion, a lu le document suivant:—

OTTAWA, 24 avril 1906.

HONORABLES MESSIEURS,—J'ai l'honneur, en qualité de secrétaire, de représenter le Congrès des Métiers et du Travail du Canada, lequel comprend à peu près la totalité des forces du travail organisé du Dominion. Notre avocat, M. John G. O'Donoghue, ayant été appelé près de son père qui est gravement malade à Fernie, Colombie-Britannique, se trouve ainsi dans l'impossibilité d'être présent et de se faire notre interprète.

Le congrès, dans ses assemblées annuelles de ces années dernières, a exprimé à plusieurs reprises son ardent désir de voir adopter une loi concernant l'observance du dimanche, qui interdît tous travaux et tout commerce qui ne seraient pas absolument indispensables, de manière que tous les ouvriers pussent se reposer le dimanche. C'est pourquoi, nous, qui formons le bureau exécutif, sommes spécialement autorisés à agir, et chargés d'appuyer le projet de loi concernant l'observance du dimanche. Les nôtres ont été heureux de voir le gouvernement présenter ce bill, et nous prions instamment ce comité de ne point céder aux instances des associations d'industriels, de commerçants ou d'expéditeurs qui par des amendements voudraient en détruire ou en affaiblir l'effet. Nous voudrions qu'il fût adopté sans qu'on y changeât rien. Nous ne demandons point que l'on suspende le dimanche certains travaux absolument indispensables dans les manufactures, mais nous nous opposons à ce que l'on permette tout travail qui n'est nécessaire que pour augmenter encore les profits déjà énormes des associations.

Nous demandons en conséquence au comité de n'accepter aucun amendement qui ne réduirait pas au minimum le travail indispensable, soit dans les manufactures, soit pour les transports.

Nous désirons tout spécialement nous opposer à la demande de certains grands établissements de boulangerie qui voudraient qu'on leur permît de faire du pain le dimanche en quantité considérable. Nous pensons que l'acte provincial relatif aux règlements des ateliers, qui gouverne ce cas, est déjà suffisamment relâché. Les employés des boulangeries qui sont affiliés à notre organisation protestent hautement contre tout changement dans ce sens.

(Signé) P. M. DRAPER,
Secrétaire du Congrès du Travail et des Métiers du Dominion.

BUREAU DU COMMISSAIRE DES ENTREPÔTS, INSPECTION DES GRAINS, MANITOBA,
WINNIPEG, MAN., 22 avril 1906.

M. G. J. BURY,
Surintendant général de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien
Winnipeg.

CHER MONSIEUR,—En ce qui concerne notre conversation d'hier, les chiffres ci-dessous représentent, à mon avis, le coût approximatif de production d'un boisseau de blé dans l'Ouest:—

Labourage, par acre	$1.50
Culture, une fois	0.30
Hersage, deux fois	0.35
Semis	0.30
Semence	1.50
Coupe	0.60
Ficelle	0.25
Engerbage	0.25
Battage	1.25
Mise sur le marché	0.20
	$6.45
Six pour cent d'intérêt sur une acre valant 25	1.50
Taxes	0.10
Coût total de production	$8.05

En supposant que, bon an, mal an, le rendement moyen par acre soit de 20 boisseaux à 60 centins, cela donnerait un revenu brut de $12 par acre. Le coût de production revient donc à un peu plus de 64 pour cent de la valeur totale.

Pendant les six dernières années, j'ai été appelé à discuter avec les principaux employés de votre compagnie et avec vous-même, diverses questions se rapportant au transport de la récolte annuelle, et, dans toutes ces occasions, j'ai cru de mon devoir de déclarer que je considérerais comme insuffisants les moyens de transport fournis par les compagnies de chemins de fer, jusqu'à ce qu'ils permissent de transporter au lac 66 pour 100 de la récolte entière avant la clôture de la navigation; car c'est là couvrir les frais de production. Cet argument est, selon moi, incontestable ; et, vu que cette vaste quantité doit être transportée au lac virtuellement en 77 jours, toute mesure ayant pour effet de raccourcir cette période, en ne permettant pas aux compagnies de chemins de fer de transporter du grain le dimanche, ne saurait à aucun prix être approuvée; elle serait préjudiciable aux intérêts des cutilvateurs, des compagnies de chemins de fer, et de tout le Dominion ; il en résulterait avant longtemps un arrêt presque complet de l'immigration vers le Nord-Ouest canadien, à cause des pertes énormes que les agriculteurs auraient à subir.

L'automne dernier, depuis le milieu de septembre jusqu'à la clôture de la navigation, 32,613 wagons de blé ont été transportés au bord du lac, et cela représente environ 50 pour 100 du surplus que l'on pourrait exporter, mais je prétends que cette quantité même est de 16 pour 100 inférieure à celle qu'il serait nécessaire d'exporter, comme je l'ai exposé ci-dessus. Donc, si l'on retirait aux chemins de fer le droit de transporter du grain le dimanche, cela réduirait les 50 pour 100 de l'année dernière à 35 pour 100, on laisserait aux mains des cultivateurs 15 pour 100 qui, ajoutés aux 16 pour 100 qu'on aurait dû transporter au lac, formerait un total de 31 pour 100 de la récolte. Cette quantité importante se trouverait ainsi soumise aux taux des voix ferrées continues, ou aux emmagasinages d'hiver, ce qui représenterait pour les cultivateurs une perte de 6¼ cents par boisseau, ou plus de deux millions de dollars sur une récolte d'un million de boisseaux, récolte que nous espérons avoir cette année. Il est inutile que je signale ici les complications sérieuses qui en résulteraient pour les compagnies de chemins de fer ; nul plus que vous, n'est au courant de ces complications. Permettez-moi, cependant, d'en énumérer quelques-uns : il est possible vu l'encombrement qui se produirait nécessairement, que les chemins de fer ne puissent pendant un laps de temps considérable, transporter que 30 pour 100 au lieu de 66 pour 100, soit 25 pour 100 de moins que l'automne dernier. Tous les ports ou dépôts des têtes de lignes devront être agrandis de moitié, le nombre et la force des locomotives devront être augmentés de 15 pour 100 pour répondre aux besoins du trafic

actuel, tandis que dans les circonstances présentes, une telle augmentation assurerait au trafic un accroissement proportionnel.

Je vous prie d'excuser la longueur de cette lettre ; l'objet en est si important pour tout ce qui concerne particulièrement l'ouest, que je n'ai pu être plus court.

Tout à vous,

CHARLES C. CASTLE.

BUREAU DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, le 21 avril 1906.

Docteur DANIEL, M.P.,
Président du sous-comité chargé de l'étude du bill n° 12.
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Permettez-moi de vous transmettre pour être soumise à votre examen une communication reçue du *Free Press* de London, Ont. C'est un mémoire exposant l'opinion de ce journal concernant la publication des journaux du dimanche, telle que proposée par le nouvel Acte concernant l'observance du dimanche.

Tout à vous,

C. S. HYMAN.

LE "FREE PRESS",
LONDON, CANADA, le 16 avril 1906.

A l'honorable S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics, Ottawa, Ont.

MONSIEUR LE MINISTRE,—En réponse à la demande que vous m'avez faite de vous adresser un exposé de l'opinion du *Free Press* en ce qui concerne la publication des journaux du dimanche telle que proposée par le nouvel Acte concernant l'observance du dimanche, je vous adresse quelques faits qui pourront peut-être vous être de quelque utilité pour attirer sur ce point l'attention du comité spécial de la Chambre. Je crois devoir ajouter que j'ai fait tenir une copie de cette lettre aux éditeurs des journaux faisant partie de la *Canadian Associated Press,* et il se peut que les éditeurs jugent à propos de protester personnellement près du comité spécial.

Dans le bill projeté concernant l'Acte de l'observance du dimanche, la publication des journaux du dimanche est interdite au Canada, et cependant il est incontestable que les journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis ont une circulation libre et très étendue au Canada. Ne serait-il pas sage que cette défense qui empêche les éditeurs canadiens de répondre maintenant ou dans l'avenir à la demande du public, s'étendît aussi aux publications du dimanche des éditeurs des Etats-Unis qui pourvoient aux demandes d'un nombre toujours croissant de lecteurs canadiens.

C'est un fait facile à prouver par l'expérience des éditeurs canadiens que des journaux du dimanche, publiés à New-York, Buffalo, Détroit et Chicago, sous leur forme la plus exagérée, sont envoyés au Canada par milliers le dimanche, et vendus à des lecteurs canadiens dans les hôtels et les gares de chemins de fer. Et cependant, le bill projeté dirait à l'éditeur canadien: tu ne publieras point, ni ne mettras point en circulation les journaux du dimanche, tandis que l'éditeur des Etats-Unis trouve un marché tout prêt pour ses productions ce jour-là. Il se peut que la loi interdise la vente des journaux des Etats-Unis, mais nous savons par expérience que cette loi est plus souvent violée que respectée.

Bien qu'il puisse ne pas y avoir actuellement un fort contingent d'opinion publique demandant la publication de journaux du dimanche au Canada, il n'en est pas moins vrai que la circulation, au Canada, des journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis, est en train de former chez nous un public de lecteurs auxquels on défend aux

journaux canadiens de s'adresser. On peut prévoir le temps où ce public de lecteurs deviendra assez puissant pour forcer l'éditeur canadien à voir dans la satisfaction de cette demande une question de vie ou de mort.

De plus, et nous parlons particulièrement de l'ouest d'Ontario, il est incontestable qu'un lecteur devient attaché à un journal comme un propriétaire à sa maison. Si, par exemple, il se procure le dimanche le *Free Press* de Détroit, comme il le peut faire dans presque toutes les villes de l'ouest d'Ontario, il est sensible à ses séductions et il cherchera à se le procurer également les autres jours de la semaine. Dans chaque cas de cette nature, c'est un lecteur de perdu pour le journal canadien sans aucune compensation pour l'éditeur de ce journal, à qui la mesure législative projetée enlève le droit de satisfaire à la demande de sa clientèle. L'ouest d'Ontario, si rapproché de nos voisins d'au delà la frontière, est plus influencé par les publications quotidiennes et hebdomadaires des Etats-Unis, que ne le sont les autres parties de la province.

Il y a plus: si un éditeur canadien désire imprimer un supplément en couleurs, semblable à ceux des journaux américains, les droits auxquels est soumis l'éditeur canadien diminuent d'autant ses revenus, et cependant ces suppléments en couleurs joints aux journaux américains du dimanche sont admis en franchise au Canada. Les droits imposés à l'éditeur canadien sont de 3 pour 100, et il doit en outre payer tant par livre pour les suppléments en couleurs. Il semblerait que ces conditions soient assez dures pour les éditeurs canadiens.

Les éditeurs de journaux canadiens sont en état de soutenir une concurrence loyale; mais par l'article proposée de l'Acte de l'observance du dimanche interdisant la publication du dimanche et par l'inefficacité des lois du pays à empêcher leurs concurrents américains de distribuer leurs journaux le dimanche, on leur refuse d'un côté les moyens de vivre et on les leur enlève de l'autre.

Je vous remercie d'avance pour la bienveillance avec laquelle vous avez bien voulu accepter de vous charger de cette affaire à ma place, et j'ai pleine confiance que l'on rendra justice aux éditeurs de l'ouest d'Ontario.

Votre tout dévoué,

THE LONDON FREE PRESS PRINTING CO., LIMITEE,

W. J. BACKBURN, *gérant.*

NELSON, C.-B., 20 avril.

A l'honorable W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Cette après-midi, la Chambre de commerce de Nelson, en assemblée générale spéciale, a approuvé à l'unanimité la requête de l'Association des horticulteurs de Kootenay au sujet du transport des fruits le dimanche, et demande que le bill concernant l'observance du dimanche soit amendé de manière à répondre aux besoins de la Colombie-Britannique.

S. M. BRYDGES,
Secrétaire.

Proposé par F. J. Deans et appuyé par Dr E. Carthen,

Résolu que le bill concernant l'observance du dimanche devrait être amendé de manière à permettre aux compagnies de transport de recevoir et de transporter le dimanche les menus fruits périssables.

Résolu, de plus, que l'adoption du bill tel qu'il est actuellement rédigé, causerait des pertes très sérieuses à l'industrie des fruits de Kootenay et de Yale. Le marché pour ces fruits se trouvant dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Manitoba, cela nécessite la cueillette journalière et l'expédition immédiate de ces fruits. En outre,

à moins qu'il ne soit amendé, ce bill serait tout particulièrement préjudiciable à tous les horticulteurs établis sur le lac Kootenay, les lacs La-Flèche et Okanagan, qui ne comptent que sur le passage de steamers pour expédier leurs fruits et n'ont aucun autre service de messageries. Et les mêmes pertes se feraient sentir à tous les points du chemin de fer où il n'existe aucun bureau local de messageries.

Adopté à l'unanimité.

D. H. PROUDFOOT,
Secrétaire de l'Association libérale de Nelson.

BUREAU DU DÉPARTEMENT HAUTS-FOURNEAUX,
NELSON, C.-A., 17 avril 1906.

A l'honorable A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de notre télégramme en date de ce jour et se lisant comme suit: "Impossible d'exploiter les hauts-fourneaux si le travail du dimanche est interdit. Lettre suit"—nous désirons vous faire savoir que l'on a attiré notre attention sur l'acte concernant l'observance du dimanche, actuellement soumis au Parlement. Nous n'en connaissons point les dispositions en détail, mais nous avons cru devoir attirer votre attention sur le fait que si nous étions obligés de suspendre le travail le dimanche nous ne pourrions continuer nos opérations de fonte. A plusieurs reprises, nous avons étudié la question en vue d'éliminer tout travail qui n'est pas absolument indispensable, mais il y a différentes divisions dans lesquelles le travail ne saurait être interrompu. Comme explication, voici à ce sujet quelques passages extraits du mémorandum du directeur de notre fonderie:—

"*Hauts-fourneaux.*—Bien qu'il soit parfois possible de disposer les hauts-fourneaux de manière que le feu puisse s'y maintenir sans intervention pendant un laps de temps de douze heures et même de vingt-quatre heures, il est rare que les conditions soient favorables pour en agir ainsi lorsqu'il s'agit de la fonte du plomb. Lorsque l'on s'attend à une suspension de travail il est possible parfois, mais pas toujours, à quelques heures d'avis, de préparer le fourneau pour une charge spéciale, mais c'est au prix d'une plus grande dépense de combustible. Même alors, à la reprise du travail, il est toujours possible qu'il se produise quelque complication qui peut entraver le fonctionnement du fourneau pour un certain temps et même parfois en nécessiter le nettoyage. Il va sans dire qu'on ne saurait, avec économie, suspendre ainsi les opérations une fois par semaine".

Dans la division de la calcination, on pourrait interrompre le chargement des fournaises, mais il serait nécessaire qu'une partie du personnel restât sur les lieux pour veiller à l'entretien des feux et agiter la masse afin d'empêcher qu'elle ne se concréfie, et même alors, les résultats seraient fort peu satisfaisants et le travail médiocre. Dans d'autres divisions, il serait très difficile, je dirai même impossible, de suspendre entièrement le travail le dimanche.

Votre tout dévoué,

HALL MINING & SMELTING CO., LIMITEE,
J. J. CAMPBELL, *agent et gérant.*

"THE UNITED GAS AND OIL COMPANY OF ONTARIO, LIMITED",
WINDSOR, le 14 avril 1906.

A l'honorable R. F. SUTHERLAND,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—A propos de la conversation que nous avons eue aujourd'hui, je vous serais très obligé de vouloir bien employer votre influence en faveur de la

ANNEXE No 1

Walker Oil and Gas Company, de Bothwell, dans laquelle je me trouve avoir de grands intérêts. Si le bill Fitzpatrick concernant l'observance du dimanche était adopté maintenant, ce serait virtuellement la ruine totale de cette compagnie. Voici les faits.

Les puits de pétrole de Bothwell, différemment de ceux de Pétrolia, mais comme ceux de Leamington et plusieurs autres aux Etats-Unis, sont situés dans un terrain humide, et nécessitent l'emploi incessant de pompes, afin d'en empêcher l'envahissement par l'eau. Nous avons un système de pompes fonctionnant tous les jours, et si nous étions forcés d'interrompre ce travail le dimanche, les puits se rempliraient d'eau, et il faudrait au moins deux jours pour les vider et atteindre le pétrole. Il arriverait bien vite que le terrain devenant de plus en plus humide, notre exploitation se trouverait entièrement submergée. Pour le service des pompes, nous n'employons qu'un seul homme le dimanche et c'est l'ingénieur. Si nous étions obligés d'arrêter nos pompes, il nous faudrait mettre un gardien, et, en ce qui concerne le travail du dimanche, ce serait tout un.

Je comprends combien il est difficile d'élaborer une loi qui embrasse tous les cas de cette nature, mais à moins qu'on ne nous permette le travail des pompes, nos pertes seront considérables. L'exploitation, dans son état actuel, vaut $120,000; dans les conditions où la placerait le bill, elle perdrait, en six mois, 50 pour 100 de sa valeur, et devrait être abandonnée très prochainement.

Je m'occupe de cette question avec M. Clarke, et j'ai écrit à ce sujet à M. Parmelee, je voudrais bien que vous pussiez agir de concert avec ces messieurs selon que vous le jugerez bon, et en employant les moyens qui vous sembleront les plus efficaces pour nous venir en aide.

Vous remerciant à l'avance de tout ce que vous pourrez faire pour nous,

Je demeure votre tout dévoué,

W. C. KENNEDY.

Aux honorables membres de la Chambres des communes :

HONORABLES MESSIEURS,—Il y a en ce pays certains groupes qui cherchent à dominer le pouvoir civil afin de faire violence à la conscience des autres. Le nombre croissant de ceux qui demandent une loi concernant l'observance du dimanche en est une preuve. Les *Seventh Day Adventists*, voyant cela, désirent soumettre les raisons suivantes qui leur font espérer que le bill n° 12 ne sera pas adopté et ne deviendra point une loi du Dominion.

1. Le titre du bill : "Acte concernant le jour du Seigneur". Le titre du bill (le jour du Seigneur) a, depuis plus de dix-huit cents ans, eu une signification religieuse. Le terme a été en premier lieu employé par Jean, sur l'île de Patmos. Il endurait la persécution. Il avait violé la loi romaine qui disait: Nul homme ne devra avoir pour lui-même des dieux à son choix.

2. Parce que, ayant un caractère religieux, il vient en conflit avec les garantis donnés, que la liberté religieuse est un des principes fondamentaux de la constitution.

3. Parce que c'est une violation des droits naturels—le droit à la liberté que tout homme doit avoir dans le choix de sa propre religion et de son propre temps pour le repos, pour ses dévotions religieuses et pour son travail. C'est un fait bien connu qu'il y a des croyances religieuses—celles des Juifs, des Baptistes du septième jour, des Adventistes du septième jour—qui ne reconnaissent pas le dimanche comme jour de repos; et il y a des individus qui, n'ayant aucune religion, n'observent aucun jour de repos dans la semaine. Il n'y a aucun homme observant un certain jour, aucun groupe d'hommes observant tel jour, qui ait le droit de forcer les autres à observer ce même jour.

4. Parce qu'il refuse aux Canadiens de travailler le premier jour de la semaine, tandis que le Créateur le commande.

5. Parce qu'il fait un crime du travail honnête accompli le premier jour de la semaine ; tandis que s'il est accompli tout autre jour que le dimanche, ce travail est réputé honorable. Ceci démontre que ce n'est pas le travail fait, mais le temps où il est fait, qui constitue le crime. Cela prouve que le bill est excessivement religieux.

6. Parce que c'est une législation partiale. Son but est de protéger contre la concurrence et les pertes dans le commence et dans certains genres d'affaires les hommes qui observent, ou désirent observer le dimanche; mais elle ne donne, et ne tente de donner, aucune protection de ce genre à ceux qui observent, ou qui désireraient observer tout autre jour que le dimanche. Cela veut dire que ceux qui observent le dimanche auront des privilèges spéciaux et formeront une classe préférée—qu'ils auront une loi forçant toute concurrence au repos lorsqu'ils se reposent eux-mêmes. Voyez-vous de la religion là-dedans ?

7. Parce que, bien que le bill implique le repos physique, il est réellement en faveur d'une classe spéciale afin que celle-ci puisse se conformer à un dogme religieux le premier jour de la semaine.

8. Parce que personne dans le Dominion n'a besoin d'une loi telle que celle qui résultera de l'adoption de ce bill. Parce que certains hommes exerçant certaines industries désirent observer le dimanche, comme jour de repos, ils n'ont aucun droit de forcer par la loi d'autres personnes exerçant les mêmes industries, à se reposer ce jour-là, afin qu'eux-mêmes n'éprouvent aucune perte dans leurs affaires. Pourquoi un homme qui ne désire pas observer le dimanche serait-il forcé de le faire ? Si les avantages physiques, sociaux et spirituels à tirer du dimanche sont insuffisants à compenser les hommes de toute perte qui puisse en découler, ils améliorent ces avantages. Il n'est pas juste qu'ils demandent à l'Etat de les protéger contre leurs pertes commerciales en forçant les autres à se reposer lorsqu'ils se reposent eux-mêmes. Si les gens qui exercent une certaine industrie et observent un certain jour, ont besoin de protection, alors les hommes exerçant n'importe quelle industrie, quelque soit le jour qu'ils observent, ont besoin d'avoir, étant le droit d'avoir, la même protection. Mais personne dans ce Dominion n'a nul besoin, et n'a le droit d'avoir, une semblable protection, et il n'est pas du domaine du gouvernement civil de l'accorder.

9. Parce que cela sent la précision mathématique comme les lois de la gravitation, la loi de Refler et l'hypothèse de Dalton. Nous devons être oisifs un jour par semaine ou bien nous ne pouvons (physiquement) être sauvés ; nous ne devons pas être oisifs plus d'un jour par semaine ou bien nous serons (physiquement) perdus. N'est-ce pas là un raisonnement religieux ?

10. Parce que cela implique que le travail épuise le corps qu'il expose au surmenage, mettant ainsi la santé en danger, et que l'oisiveté donne de la vigueur; en conséquence, l'ouvrier doit être forcé de prendre la quantité convenable de repos physique en vue le la "sûreté publique".

11. Parce que cela implique une présomption injuste du pouvoir de l'homme sur l'homme tant en matières civiles qu'en matières religieuses. Il n'est pas du domaine du pouvoir civil de diriger les hommes par la loi dans les choses religieuses; il ne lui convient pas non plus de traiter comme un crime un acte quelconque de commerce ou de travail honnête en quelque temps qu'on l'accomplisse. Les questions religieuses devraient être laissées à chaque âme individuelle et à Dieu et le crime seul devrait être traité comme crime.

Ce n'est pas le commerce ni le travail honnête, mais l'oppression et la persécution qui ont été le fléau et la ruine du gouvernement civil dans tous les siècles.

Pour ces raisons, nous insistons respectueusement, mais très instamment, pour que ce bill ne soit pas adopté.

A. O. BURRILL,
Président de la Conférence d'Ontario des Adventistes.

ANNEXE No 1

Le document qui suit a été préparé par l'ancien H. E. Rickard, de Fitchbay, P.Q., et produit au nom des Adventistes du Septième Jour:—

M. le Président et honorables messieurs:—C'est en vérité une grande satisfaction pour moi d'avoir le privilège de me présenter devant au nom de mes coreligionnaires, les Adventistes du Septième Jour du Canada. Je ne viens pas devant vous parce que j'aime la controverse, mais sachant que je suis désigné pour la défense de l'Evangile; Phil. 1, 17. Je crois que tout chrétien devrait se faire un devoir d'exalter le Christ dans toute circonstance, car il a dit lui-même: " Et si je suis soulevé de terre, j'attirerai tous les hommes à moi ". Jean, 12.32. Puis Jésus leur parla, disant: " Je suis la lumière du monde, quiconque me servira ne marchera pas dans les ténèbres, mais il aura la lumière de vie ". Jean, 8.12.

Eh bien, honorables messieurs, quelle apparence aura cet acte pour l'observance du dimanche lorsqu'on le mettra devant " la lumière du monde ". Est-il d'accord avec les principes qu'Il a posés dans la grande loi primordiale: " Faites toujours aux autres ce que vous voudriez que l'on fit à vous-mêmes ". Mat., 7.12. Aimeraient-ils que ceux qui observent le septième jour fissent passer une loi pour les forcer à observer le samedi? Non, certes. Avez-vous jamais entendu dire que le Sauveur eut tenté de forcer les gens à le suivre ou même à l'écouter? Lorsqu'il leur enseignait qu'il était le pain de la vie, nous lisons: " donc un grand nombre de ses disciples en entendant ceci se dirent: ' cette parole est difficile à croire, qui peut l'entendre ' ". Dès lors un grand nombre de ses disciples s'en retournèrent et ne marchèrent plus à sa suite. Jésus les a-t-il forcés à l'écouter, à le suivre. Non. " Alors Jésus dit aux douze: allez-vous me quitter?" Et Simon Pierre lui répondit, " Seigneur, à qui irions-nous? Vous avez la parole de vie éternelle ". Jean, 6-60, 66-68.

Maintenant si nous avons l'esprit du Christ, allons-nous essayer de forcer les autres à nous suivre ou à croire comme nous? et l'Evangile dit: " Mais tout homme qui n'a pas l'esprit du Christ n'est pas des siens ". Rom. 8-9. Nous nous opposons à cet acte concernant l'observance du dimanche, parce que c'est de la législation religieuse, qui n'est pas en harmonie avec l'esprit du Christ. Nous lisons dans les Rév. 1-10: " J'étais en esprit le jour du Seigneur ". Ceci a été écrit par le voyant de Potmos, 96 après J.-C., et cela nous prouve qu'il y avait un jour fixe que le Seigneur réclamait spécialement comme le sien; mais il n'est pas ici démontré quel jour de la semaine. C'était, cependant, on nous explique, dans le premier verset du même chapitre, que ceci est la Révélation de Jésus-Christ, et nous Lui laisserons dire de quel jour il est le Seigneur.

Dans Marc, 2.27-28, et Il leur dit: le Sabbat a été fait pour l'homme et non l'homme pour le Sabbat; ainsi le Fils de l'Homme est aussi le Seigneur du Sabbat", et dans Marc 16: 1, 2, nous lisons: " Et le lendemain du Sabbat, Marie Madeleine et Marie, la mère de Jacques et de Solomé, achetèrent des aromates afin de l'aller oindre, et de bonne heure, le matin, le premier jour de la semaine, elles se rendirent au sépulcre au lever du soleil ". Alors, d'après les Ecritures, le Sabbat, ou le jour dont le Sauveur a dit qu'il était le Seigneur, était passé quand le premier jour de la semaine a commencé, et ces trois citations prouvent qu'il y a un jour du Seigneur, que ce jour-là est le Sabbat et que le Sabbat est le jour qui vient immédiatement avant le premier jour de la semaine, soit le septième jour.

Nous trouvons le même point prouvé par la vie et l'exemple du Christ. " Et il vint à Nazareth, où il avait été élevé et comme c'était la coutume, il se rendit dans la Synagogue le jour du Sabbat et se leva pour lire ". Luc 4: 16, 31. Alors, nous voyons que le jour communément appelé le dimanche n'est pas le jour du Seigneur d'après les enseignements et la vie du Christ, et ceux qui demandent une législation en faveur de ce jour trouvent à redire contre l'exemple du Christ, car Il a dit, " J'ai gardé les commandements de mon Père et j'ai conservé son amour ", et ces commandements étaient dans le cœur de Jésus.

" Alors j'ai dit, voilà que je viens, dans le volume du livre écrit à mon sujet; je me réjouis d'accomplir ta volonté, ô mon Dieu; oui, ta loi est dans mon cœur.' Ps.

40: 7, 8. Eh bien, quand la soi-disant Alliance du Jour du Seigneur demande à notre gouvernement de légiférer en faveur du dimanche, le premier jour de la semaine, au lieu du Sabbat, le septième jour de la semaine, elle lui demande de faire une loi en opposition directe à la vie du Christ, la Lumière du Monde, et contre la loi de Dieu, telle que promulguée du haut du Sinaï, et qui était dans le cœur du Christ, cette même loi qui doit être écrite dans le cœur de tout chrétien. " Ecrite non avec de l'encre, mais avec l'esprit du Dieu vivant." " Non sur des tablettes de pierre, mais sur les tablettes de chair du cœur." 2 Cor. 3; 3, qui est en réalité la nouvelle alliance. " Car voici l'alliance que je ferai à l'avenir avec la maison d'Israël, a dit le Seigneur, je mettrai mes lois dans son esprit et les écrirai dans son cœur."

Mais l'Alliance dit non, et demande une loi pour mettre le dimanche dans le cœur au lieu du Sabbat, le jour dont il a dit être le Seigneur. " Donc le Fils de l'homme est aussi le Seigneur du Sabbat." Marc 2; 28. Pourquoi s'est-il intitulé le Seigneur du Sabbat? Parce qu'Il l'a fait; car nous lisons dans Jean 1; 1, 3, ce qui suit: " Tout a été fait par Lui et sans Lui rien de ce qui a été fait n'a été fait "; et dans Marc 2; 27, nous lisons: " Le Sabbat a été fait pour l'homme et non l'homme pour le Sabbat ".

Donc puisqu'il a été fait par Lui et que tout ce qui a été fait a été fait par Lui, Il doit avoir fait le Sabbat, donc Il est le Seigneur du Sabbat (et pour plus de preuves à l'appui du fait que le Christ est le créateur de toutes choses, lisez Co. 1; 16-19) et il s'en suit que celui qui a fait l'œuvre de la création doit avoir été celui qui s'est reposé le jour du Sabbat, le bénissant et le sanctifiant. Gen. 2; 3; et ceux que nous représentons désirent sanctifier ce jour-là, car ils savent qu'il est saint, car c'est le Seigneur qui l'a fait ainsi et qui l'appelle " Mon Saint Jour ", Isa. 58; 13.

On pourra dire que peu importe quel jour vous observez, pourvu que vous l'observiez saintement; mais j'aimerais à savoir comment une personne peut considérer sain un jour que le Seigneur n'a pas fait saint. Je dirai, avec tout le respect voulu pour la race, vous pourriez tout aussi bien essayer de rendre un nègre blanc. Vous seriez bien forcé de le blanchir avant de le rendre blanc. " L'Ethiopien peut-il changer sa peau ou le léopard ses taches? Alors vous pouvez également faire le bien, vous qui êtes habitués à faire le mal ". Jér. 13: 23.

Non, il n'y a pas une personne sur terre, ni une alliance de personnes, qui puisse rendre un jour saint. Toutes les lois humaines de toutes les législatures de tout l'univers ne sauraient mettre de côté la loi de Dieu concernant le Sabbat et rendre un autre jour saint. Mais d'aucuns diront que la minorité devrait se soumettre pour le bien de la nation. Eh bien! Caïphe a dit: " Il vaut mieux pour nous qu'un seul meure pour le peuple et que toute la nation ne périsse ", lorsque, au point de vue des secours humains, le Christ et ses disciples étaient en minorité. Les minorités peuvent céder en matières civiles, elles ne peuvent le faire lorsqu'il s'agit de devoirs sacrés. La Conférence de Québec des Adventistes du Septième Jour est devenue par un acte spécial de législation (enregistré dans le 58e Victoria, 95) un corps politique légalement constitué et reconnu comme corps chrétien. Est-ce que le parlement du Dominion va permettre l'adoption d'un bill qui flétrira ces chrétiens comme des criminels? Quelle serait la conséquence de cela pour les Adventistes du Septième Jour? Si cela est permis, cela équivaut à la persécution, mais vous lèverez les bras dans une sainte horreur et vous direz: Oh, non! Vous pouvez faire vos devoirs religieux le septième jour ou le samedi, si vous le préférez.

Oui, mais cette loi qu'on vous demande de faire les force à observer le dimanche aussi, cela leur imposerait ainsi une taxe ou une amende à cause de leur conscience en leur enlevant un sixième du temps que le Seigneur a donné pour travailler à pourvoir à leurs besoins quotidiens, et lorsqu'un père de famille verra qu'il ne peut dans cinq jours de la semaine donner à ses enfants les choses nécessaires à la vie; qu'ils deviennent pâles et souffrent de faim, que fera-t-il? Quelle sera la conséquence pour un père aimant? Cette loi qu'on vous demande de passer dit qu'il ne doit pas travailler le dimanche et la loi de Dieu dit: " Rappelle-toi d'observer saintement le jour du

Sabbat, durant six jours tu travailleras et feras tout ton ouvrage, etc ". Alors vous le mettez dans l'alternative d'abjurer sa foi ou de laisser sa famille souffrir de la faim. Ainsi, il doit devenir un criminel aux yeux du monde ou un pécheur aux yeux de Dieu. En d'autres termes, il doit aller en prison ou à la damnation.

Si ce n'est pas là de la persécution, j'aimerais à savoir ce qui l'est. Est-ce que ceux qui demandent cette loi suivent le précepte divin de faire aux autres ce qu'ils voudraient qu'il leur soit fait? Aimeraient-ils bien cela si ceux qui observent le Sabbat faisaient passer une loi qui les forcerait à observer le samedi et vous disaient ensuite qu'ils peuvent observer aussi le dimanche? Nous ne serions pas d'ailleurs en faveur d'un tel mouvement, car nous sommes opposés à la législation religieuse, sous n'importe quelle forme, tel que celui que l'on vous demande d'adopter et qui serait en opposition directe à la proclamation de Sa Majesté, la feue reine Victoria, dans laquelle elle dit: " Nous déclarons que c'est notre volonté royale et notre bon plaisir que personne ne soit d'aucune manière favorisé, ni molesté ou inquiété, à cause de ses croyances et de ses pratiques religieuses ". Maintenant, si ce bill est adopté, il favorisera ceux qui observent le premier jour de la semaine et molestera ceux qui observent le septième jour. Bien que notre regrettée reine soit morte, ses nobles paroles vivront toujours. Puis, si vous considérez les résultats de la législation religieuse, vous verrez que le Seigneur ne l'a jamais approuvée. Prenez, par exemple, le cas de Nabuchodonozor, le puissant roi de Babylone, qui avait fait mettre une statue d'or dans la plaine de Doura et qui avait décrété que quiconque ne l'adorerait pas à genoux serait jeté dans une fournaise ardente; mais trois braves restèrent fidèles à la loi de Dieu et ils furent jetés dans la fournaise. Et l'on put voir la forme d'un quatrième, tout semblable à celle du Fils de Dieu, marchant avec eux, les protégeant contre toute atteinte du feu, démontrant ainsi qu'Il approuvait leur fidélité.

Aussi Daniel, sous l'empire Médo-Persan, lorsqu'on eut été induit par des gens plus zélés qu'éclairés, à adopter une loi religieuse, en vertu de laquelle Daniel fut jeté dans une fosse aux lions. Nous savons coment le roi fut mécontent de lui-même; après avoir passé la nuit blanche, il se rendit à la fosse et dit à Daniel: " Oh! Daniel, serviteur du Dieu vivant, est-ce que ton Dieu, que tu sers continuellement, est capable de te délivrer des lions?" Et Daniel dit au roi: " Oh! roi, vivez éternellement. Mon Dieu a envoyé son ange qui a fermé la gueule des lions; ils ne m'ont fait aucun mal parce que devant Lui mon innocence est en moi et devant toi aussi, ô roi, ai-je fait quelque mal?" Daniel 6; 20-22.

Puis, dans cette description, nous voyons comment Paul et Silas furent traduits devant le magistrat pour leur foi et furent finalement jetés en prison. Dans ce cas, le Seigneur témoigna de sa désapprobation par un tremblement de terre si fort que toutes les portes de la prison furent ouvertes et qu'ils furent libérés. De même lorsque Pierre et d'autres apôtres furent mis en prison pour leur foi, l'ange du Seigneur fut envoyé pour les libérer, et quand le capitaine et les officiers les eurent conduits devant le conseil, Pierre et les autres apôtres dirent: " Nous devons obéir à Dieu plutôt qu'aux hommes ". Nous voyons donc par là que le Seigneur a toujours désapprouvé la législation religieuse. La *Lord's Day Alliance* (Alliance du Jour du Seigneur) ne suit pas les principes posés par le Seigneur lui-même; car, lorsque les rapports entre l'Eglise et l'Etat lui furent soumis, " Alors, leur dit-il, rendez donc à César ce qui appartient à César et à Dieu ce qui appartient à Dieu ". Si le dimanche est le jour du Seigneur, pourquoi ne le lui rendent-ils pas, au lieu de se rendre " à Ottawa " pour avoir une loi qui les forcera eux-mêmes et d'autres, et tous les autres, à le rendre au Dominion du Canada? Si le gouvernement a le droit de dire quand un homme devra rendre un culte religieux, pourquoi n'at-il pas celui de dire à qui ou à quoi il devra le rendre? Si la majorité le juge à propos, elle pourrait demander une loi qui forcerait tout le monde à adorer des idoles. Puis, si le gouvernement peut dire quand et qui l'on devra adorer, pourquoi ne pourrait-il pas dire aussi comment on devra adorer. Si quelqu'un avait l'idée que tous doivent être baptisés et qu'il crût que l'immersion serait la bonne manière d'administrer le baptême, si cet homme pouvait fonder une alliance et assié-

ger le Parlement et s'il réussissait à obtenir une loi à l'effet que tous doivent être baptisés, saints et pécheurs; s'il envoyait ensuite un officier civil pour les conduire à la rivière et les forcer à être ainsi baptisés, quelle indignation ne serait-elle pas soulevée? La même indignation qu'éprouvera le non-converti que vous forcez à observer un jour à la sainteté duquel il ne croit pas. Mais le vrai chrétien, celui qui a assez de l'esprit du Christ pour prier pour ses ennemis, récitera la prière: " Pardonnez-leur, mon Dieu, car ils ne savent ce qu'ils font! "

Non, les gens ne semblent pas savoir que le Sauveur a toujours mis au premier rang notre devoir envers Dieu et au second rang notre devoir envers notre prochain. Lorsqu'on lui a demandé quel était le grand commandement de la Loi, Jésus a dit: " Tu aimeras le Seigneur, ton Dieu, de tout ton cœur, de toute ton âme et de tout ton esprit, c'est là le premier et le grand commandement; le second lui ressemble, tu aimeras ton prochain comme toi-même ". Dans le décalogue, nous trouvons notre devoir envers notre créateur dans les quatre premiers commandements et notre devoir envers le prochain dans les six derniers. Donc les hommes peuvent faire des lois concernant les devoirs de l'homme envers son prochain, mais non pas concernant les devoirs de l'homme envers son Dieu. En conséquence, honorables messieurs, nous protestons contre ce bill.

1. Parce qu'il est en contravention directe avec la loi de Dieu qui dit que le septième jour est le Sabbat. 2. Parce qu'il est contraire à la vie et à l'exemple du Christ qui avait la coutume d'observer le Sabbat et qui a dit " Le Fils de l'Homme est aussi le Seigneur du Sabbat ". Il n'a jamais dit qu'il était le Seigneur du premier jour de la semaine. 3. S'il était vrai que le premier jour de la semaine, communément appelé le dimanche, fut le Jour du Seigneur, on devrait le rendre au Seigneur et non à César, ou au Dominion du Canada. 4. C'est de la législation religieuse, ou une union de l'Eglise et de l'Etat, dont notre Sauveur a toujours tenu les devoirs distincts et séparés. 5. Il nous enlèverait nos droits provinciaux de citoyens honorables en rendant nulle la déclaration de notre acte constitutif à l'effet que nous sommes " un corps chrétien "; il flétrirait des milliers de loyaux citoyens du Canada comme des criminels. 6. Il n'est pas d'accord avec la proclamation du trône de la Grande-Bretagne, en 1858, où il est dit: " Nous déclarons qu'il est de notre royal bon plaisir et volonté que personne ne soit en aucune manière favorisé, ni molesté ou inquiété à cause de sa croyance ou de ses pratiques religieuses, etc ". Donc, comme il n'est pas conforme au grand exemple de tout vrai christianisme de forcer les gens à être chrétiens par la loi, cherchons tous humblement l'esprit du Christ, qui est la lumière du monde, chef de l'Eglise et le Sauveur du corps et que, par une vie chrétienne, nous puissions l'exalter afin qu'il attire tous les hommes à Lui!

H. E. RICKARD,
pour la province de Québec.

LE FONDS DE RETRAITE DE L'EGLISE MÉTHODISTE,
6 WESLEY BUILDING, TORONTO, 24 avril 1906.

Au comité spécial chargé de l'Acte concernant l'observance du dimanche,
Edifice du Parlement,
Ottawa.

MESSIEURS,—Je constate que la législation projetée dans le but d'obtenir une meilleure observance du dimanche aura l'effet de faire un tort sérieux à l'utilité du parc Grimsby. Je sais bien que le but de l'acte est de fermer ces places publiques qui sont devenues fameuses par la violation de la sainteté du Sabbat, en y permettant des jeux de sport, des récréations et des amusements mondains qui sont évidemment en conflit avec le sentiment chrétien du pays.

J'approuve parfaitement les fins de cette législation, mais je désire attirer l'attention de votre honorable comité sur le fait bien connu que les exercices du dimanche

au parc Grimsby sont et ont toujours été tenus dans le but exprès de promouvoir les fins mêmes visées par votre Acte concernant l'observance du dimanche.

Tous les services y revêtent un caractère religieux. Dans le parc, la journée est consacrée à la dévotion chrétienne, et le modique prix d'entrée demandé à la porte a été imposé parce que la collecte de congrégation ordinaire a été trouvée tout à fait insuffisante pour subvenir au frais de semblables services. Le système volontaire n'a pas réussi. Les frais de ces services sont nécessairement élevés et il paraît certain qu'il sera impossible de les continuer si l'acte projeté est mis en vigueur.

J'écris dans le but de suggérer que l'on pourrait raisonnablement faire exception dans ces cas où le but de la réunion est purement de dévotion religieuse et où cette intention est pleinement et strictement observée.

Il y a un grand nombre de personnes qui n'entendent jamais prêcher l'Evangile, excepté si on les attire en de semblables occasions spéciales. Des multitudes d'hommes et de femmes ont, pendant la longue expérience de cette institution, été induits à mener une meilleure vie.

Je sollicite respectueusement votre attention sur ces considérations et je crois sincèrement que votre comité verra qu'il est possible d'adopter une disposition exceptionnelle s'appliquant à ce cas et à tous les autres cas semblables,

Bien à vous,

W. S. GRIFFIN.

A ceux que les présentes concernent :

24 avril 1906.

Au meilleur de ma connaissance, les directeurs du parc Grimsby ont toujours tenté de maintenir les meilleures conditions possibles pour assurer le bien-être moral et religieux des gens, le Jour du Seigneur, et cela surtout depuis les dernières années passées.

Les services religieux publics qu'on y a faits ont été grandement appréciés et aimés, non seulement par les gens résidant dans le parc, mais aussi par d'autres demeurant dans les environs.

Il y a peu de places publiques sur ce continent nord-américain, s'il y en a, où l'on puisse passer un dimanche plus agréable et plus profitable que sur le terrain du parc Grimsby, où les services religieux publics sont dirigés par un grand nombre des ministres les plus éminents du Canada et des Etats-Unis.

J. V. SMITH,

Pasteur de l'Eglise méthodiste centrale, Toronto.

Ottawa, 25 avril 1906.

Dr. J. W. Daniels, M.P.,

Président du comité spécial sur le bill n° 12.

Cher monsieur,—Ci-inclus veuillez trouver une lettre du Rév. Dr J. V. Smith, de Toronto, actuellement pasteur de l'église méthodiste centrale de cette ville et autrefois pasteur de l'église métropolitaine. Le Dr Smith a un cottage au parc Grimsby, et il a eu l'occasion de remarquer comment on observait le dimanche sur ce parc. J'inclus aussi la page 12 de notre programme pour 1904, et la page 14 de celui de 1905, ce qui donnera à votre comité quelques renseignements quant à la classe de gens que nous avons pour nos services du dimanche. Des hommes dont les noms sauront, je le crois, convaincre votre comité qu'ils ne se prêteraient à aucune affaire dans le but de la non-observance du Sabbat. Le but de ce bill est, je crois, d'obtenir une meilleure observance du Sabbat, qui abolirait tout travail non nécessaire et réduirait le travail nécessaire à un minimum; et je suis parfaitement en faveur de ces

vues, mais si on l'adopte de telle manière qu'il empêche nos gardes-barrières de rester en fonctions continues, il manquera son but en ce qu'il augmentera le travail plutôt que de le diminuer. Au lieu d'employer deux hommes (l'un relevant l'autre) il faudra engager plusieurs surveillants ou gardiens additionnels et les empêcher de se reposer le dimanche. Et il en résultera une plus grande profanation du Sabbat par suite du grand nombre de gens qui prendront les tramways électriques et les convois de chemin de fer pour y entrer le jour où l'entrée sera gratuite. J'ai suggéré un amendement, la semaine dernière, et je vous l'ai soumis, mais il ne paraît pas dans les témoignages imprimés; je le répète ici comme amendement ou ajouté à l'article n° 7, après le mot privilège: " Excepté le service divin ordinaire conduit par un ministre de l'Evangile régulièrement ordonnée ou un évangéliste reconnu comme tel par une dénomination religieuse quelconque du Canada ". Ou bien l'amendement suggéré par le Rév. E. A. Chown, B.A., dans sa lettre (voir page 11, rapport des témoignages). Mais si cela n'est pas approuvé par votre honorable comité j'espère que l'on fera aux articles 11, 12, 13 des amendements qui permettront à nos gardes-barrières d'empêcher d'entrer les personnes non désirables, d'agir en cas de besoin et de collecter le paiement de la part des gens qui ont fréquenté le parc les jours précédents et qui pourraient désirer le quitter le dimanche.

Bien à vous,

C. M. GRIPTON.

PROGRAMME.

Les personnes ci-dessus ont officié aux services du dimanche en 1904:—

Rév. A. Carman, D.D., surintendant général, église méthodiste, Toronto, Ont.
Rév. R. P. Mackay, M.D., secrétaire-missionaire presbytérien, Toronto, Ont.
Rév. R. J. Treleaven, Toronto, Ont.
Rév. A. Sutherland, D.D., secrétaire-missionnaire, Eglise méthodiste, Toronto, Ont.
Rév. G. F. Goucher, D.D., directeur du collège de femmes, Baltimore, Md.
Rév. F. H. Wallace, D.D., doyen de théologie, université Victoria, Toronto, Ont.
Rév. H. Johnston, D.D., pasteur de l'église Saint-Paul, M.E., Baltimore, Md.
Rév. James Henderson, D.D., associé-secrétaire-missionnaire, Toronto, Ont.
Rév. Murdock McKenzie, missionaire revenu de la Chine.
Rév. A. C. Crews, secrétaire de ligue Epworth, Toronto, Ont.
Rév. J. H. Riddell, M.A., B.D., directeur du collège Alberta, Edmonton, Alta.
Rév. J. C. Stephenson, M.D., secrétaire du *Forward Movement*, Toronto, Ont.
Rév. S. H. Moore, D.D., pasteur de la 1ère église presbytérienne, Newcastle, Pe.
Rév. Albert E. Craig, D.D., pasteur de l'église M.E., Ottumwa, Ill.
Rév. J. S. Williamson, D.D., pasteur de l'église méthodiste, Burlington, Ont.
Rév. N. R. Willoughby, D.D., Grimsby, Ont.
Rév. Jonh Muir, pasteur de l'église presbytérienne, Grimsby, Ont.
Rév. T. W. Jackson, pasteur de l'église méthodiste, Grimsby, Ont.
Rév. J. C. Speer, D.D., pasteur de l'église méthodiste New Richmond, Toronto, Ont.
Rév. W. S. Daniels, B.A., B.D., Hamilton, Ont.
Rév. L. W. Hill, B.A., pasteur de l'église méthodiste de l'Euclid Ave, Hamilton, Ont.
Rév. Joseph Philps, B.D., pasteur de l'église méthodiste, Kincardine, Ont.
Rév. R. Whiting, B.A., pasteur de l'église méthodiste, Kincardine, Ont.
Rév. W. L. Rutledge, B.A., Woodstock, Ont.
Rév. R. W. Woodsworth, Toronto, Ont.
Rév. G. M. Meacham, D.D., missionnaire revenu du Japon.

Rév. J. A. Jackson, M.D., Toronto, Ont.
Rév. E. E. Scott, Galt, Ont.
Mme F. W. Jackson, présidente de la W.M.S., Conférence Hamilton, Grimsby, Ont.
Mme F. C. Stephenson, Toronto, Ont.
Mme A. O. Rutherford, présidente fédérale, W.C.T.U., Toronto, Ont.
Mme S. Rowell Wright, vice-présidente fédérale, W.C.T.U., London, Ont.
Mme A. M. Bascom, secrétaire fédérale, W.C.T.U., Toronto, Ont.
Mme Mary R. Thornley, surintendante fédérale, *School of Methods,* London, Ont.
Mme Asa Gordon, surintendante fédérale des travaux évangélistiques, Ottawa, Ont.
Mme R. W. Woodsworth, Toronto, Ont.

CONFÉRENCIERS, ARTISTES ET TUTEURS.

Mme Catherine Ertz Bowden, " Hiawatha," Chicago, Ill.
Mme D. W. Robertson, *Edison Projectoscope Co.,* New-York.
M. Kenneth Bruce, M.A., DeFumak Springs, Fla.
Mons. Elwood, magicien, Philadelphie, Pe.
M. C. L. Bowden, Chicago, Ill.
M. Fred High, ventrilogue, Pittsburg, Pe.
Prof. Geo. P. Bible, M.A., personnificateur, Philadelphie, Pe.
Mme S. S. Frackelton, conférence artistique, Chicago, Ill.
Mlle Bertha Adams, B.E., récitations, Toronto, Ont.
M. F. R. Conklin, personnificateur, New-York.
M. Thomas M. Gillicuddy, conférencier, Toronto, Ont.
M. E. L. McIntosh, opérateur, New York.
M. R. Stanley Burleigh, directeur physique, Pittsburg, Pe.
Mlle Marian K. Williams, kindergartener, Buffalo, N.Y.

LISTE MUSICALE.

M. H. A. Stares, chef de fanfare 91e Highlanders, Hamilton, Ont.
M. F. M. Howard, chef de fanfare 44e régiment, Grimsby, Ont.
M. Chrystal Brown, directeur musical, Erie, Pe.
Dr Davies, accompagnateur, Toronto, Ont.
Mme Nora MacHigh, contralto, Pittsburg, Pe.
M. Howard D. Argoe, pianiste, New-York, N.Y.
M. Harvey Willard, violoniste, New-York, N.Y.
Pour autres chanteurs et musiciens, voir sous le titre de services musicaux.

PROGRAMME.

Les personnes ci-dessous ont officié aux services du dimanche en 1905:
Rév. John Potts, DD., secrétaire général de l'éducation, l'église méthodiste, Toronto, Ont.
Rév. S. H. Moore, DD., pasteur de l'église presbytérienne centrale, Newcastle, Pe.
Rév. Frederick S. Parkhurst, Ph.D., pasteur de l'église M. E., Medina, N.Y.
Rév. W. G. Jordan, B.A., D.D., Université Queen, Kingston, Ont.
Rév. R. Brecken, D.D., Toronto, Ont.
Rév. Jas. Allen, M.A., surintendant des missionnaires du Nouvel Ontario, Toronto, Ont.
Rév. A. Stewart, D.D., Collège Wesley, Winnipeg, Man.
Rév. R. P. McKay, D.D., secrétaire, président bureau des missions étrangères, Toronto, Ont.
Rév. F. C. Stephenson, M.D., secrétaire du *Forward Movement,* Toronto, Ont.

Rév. E. B. Lanceley, pasteur de l'église méthodiste de Dundas St., London, Ont.
Rév. S. G. Robinson, pasteur de l'église M.E., Fulton, N.Y.
Rév. Gerald Willoughly, pasteur de l'église congrégationnelle, Johannesberg, Sud-Africain.
Rév. T. E. E. Shore, M.A., pasteur de l'église Wesley, Hamilton, Ont.
Rév. D. C. McIntyre, Ph.D., pasteur de l'église presbytérienne, Beamsville, Ont.
Rév. J. W. Cooley, pasteur de l'église méthodiste, Grimsby, Ont.
Rév. D. V. Lucas, DD., Grimsby, Ont.
Rév. W. G. Smith, B.A., Université de Toronto, Ont.
Mlle Jessie Porter, missionnaire du *Forward Movement,* Toronto, Ont.
Rév. Jos. Awde, M.A., Grimsby, Ont.
Hon. E. G. Stevenson, S. C., I.O.F., Détroit, Mich.
Hon. Dr. Montague, I.O.F., Hamilton, Ont.
Mme A. O. Rutherford, président fédérale W.C.T.U., Toronto, Ont.
Mme S. Rowell Wright, vice-président fédérale, W.C.T.U., London, Ont.
Mme A. M. Bascom, secrétaire fédérale, W.C.T.U., Toronto, Ont.
Mme May R. Thornley, surintendante fédérale, School of Methods, London, Ont.
Mme Asa Gordon, surintendante fédérale, travaux évangélistes, Ottawa Ont.
Mlle Helen E. Dunhill, organisatrice, W.C.T.U., Indes.

CONFÉRENCIERS, ARTISTES ET LECTEURS.

L'honorable Wallace Bruce, conférencier, De Funiak Springs, Fle.
M. Thomas McGillicuddy, conférencier, Toronto, Ont.
M. J. B. McKay, récitations, Toronto, Ont.
Mlle Bertha A. Adams, B.E., lecteur, Toronto, Ont.
M. D. W. Robertson, *Edison Projectoscope,* New-York.
M. E. L. McIntosh, opérateur, New-York.
M. J. H. Ford, conférencier, Toronto.
Rév. G. Willoughby, conférencier, Johanesberg, Sud-africain.
M. R. Stanley Burleigh, directeur physique, Pittsburg, Pe.
Mlle Chryssa A. Sparling, jardin de l'enfance, Toronto.
Mlle Annie May Moorman, Lynchburg, Ve.

LISTE MUSICALE.

M. H. A. Stares, chef de musique, 91e Highlanders, Hamilton, Ont.
M. F. M. Howard, chef de musique, 44e Régiment, Grimsby, Ont.
M. Arthur Blight, directeur musical, Toronto, Ont.
M. Arthur Blight, accompagnateur, Toronto, Ont.
M. Jas Fox, chanteur comique, Toronto, Ont.
Mlle Carrie Dumont, pianiste, New-York.
Mlle Elsie Rose Carrick, violoniste, New-York.
Ruth Anderson-Reohr, violoniste, New-York, N.Y.
Wilma Anderson, pianiste, New-York, N.-Y.
D'Arlington Reohr, ténor, New-York, N.-Y.

Pour autres chanteurs et musiciens, voir sous le titre de services musicaux.

TORONTO, 19 avril 1906.

A l'honorable CHARLES FITZPATRICK,
Ministre de la Justice et Procureur général,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je vous prie de vouloir bien transmettre la déclaration ci-jointe au président du comité sur l'Acte concernant l'observance du Dimanche, au lieu de ma comparution personnelle de la part de la compagnie du Parc Grimsby.

Je demeure respectueusement à vous,

E. A. CHOWN,
Secrétaire.

ANNEXE No 1

OTTAWA, 20 avril 1906.

CHER DR DANIEL,—Je vous envoie ci-inclus une lettre de M. E. A. Chown, secrétaire de la compagnie du Parc Grimsby, avec son contenu.

C. FITZPATRICK.

DR. DANIEL, M.P.
Chambre des Communes.

TORONTO, 18 avril 1906.

Au comité spécial
In re Acte concernant l'Observance du Dimanche.
Edifice du Parlement, Ottawa.

MESSIEURS,—En accusant réception d'une communication antérieure adressée à lui-même, ainsi qu'aux autres membres du comité, l'honorable M. Fitzpatrick a bien voulu ajouter: " Je vous conseille de vous présenter devant ce comité lorsqu'il siégera ".

Vu qu'il est impossible aux autres directeurs d'y être personnellement présents, je prierais le comité de vouloir bien donner son attention aux raisons additionnelles en faveur de l'adoption d'un nouvel article, n° 8—avec le sous-titre, " Exception en ce qui concerne certains cas dans Ontario ", article dont j'ai indiqué les grandes lignes dans mes lettres précédentes:—

1. L'adoption de l'article 7 sans changement ou amendement affecterait sérieusement tout le plan des opérations de la compagnie. Tel qu'actuellement rédigé, il nous empêche de recevoir un prix d'entrée de la part des personnes entrant le jour du Seigneur. Il nous exposerait à toutes les pénalités de l'acte, si nous recevions une somme d'argent quelconque de toute personne sortant du parc le jour du Seigneur. Tout notre système est basé sur le plan en vertu duquel le paiement doit être retiré à la sortie, pour tous les jours non compris dans le billet tel qu'acheté en entrant.

J'envoie ci-inclus un échantillon de billet d'un jour, aussi de billets de 2, 4, 5, 6, 7, 14 et 21 jours. Sur chacun d'eux, l'on voit imprimé: " Ce billet devra être remis à la porte, en quittant le terrain ". Chacun, en quittant le terrain, présente son billet au gardien de la barrière, qui compare la date estampée sur le billet à la date exacte du départ et collecte tout ce qui peut être dû pour le temps non couvert par le billet.

Si l'acte déclare qu'il est illégal pour la compagnie de recevoir de l'argent des personnes quittant le parc le jour du Seigneur, chacun pourra alors acheter un billet bon pour un seul jour, disons le lundi, et y rester les mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi—et le dimanche aussi et, en partant le dimanche soir—de ne rien payer, ce qui enlèverait à la compagnie le revenu auquel elle a droit pour le nombre de jours passés sur le terrain. Ceci s'appliquerait aussi à tout temps supplémentaire, en ce qui concerne tous les autres billets. Le fait de sortir du parc le dimanche règle toutes les réclamations pour le temps supplémentaire et prive ainsi la compagnie du revenu auquel elle a légalement droit.

2. L'adoption de l'article 7, telle qu'actuellement rédigé, rendra illégal—en tant que le Parc Grimsby est concerné—ce qui n'a pas été illégal pendant les trente années passées, et ce qui n'est pas aujourd'hui illégal, dès que le parlement, sur votre recommandation, l'aura adopté et que l'assentiment royal lui aura été donné.

Me permettra-t-on de demander à votre honorable comité, s'il croit avoir le droit de recommander quoi que ce soit comme illégal, à moins d'être convaincu que l'acte déclaré illégal est soit moralement mauvais, soit nuisible aux intérêts de la société en général?

Est-ce que le fait de collecter un prix d'entrée (15 cents) à la porte, le jour du Seigneur, est moralement mauvais, lorsque la seule chose fournie par les autorités de cet " exploité pour le profit qu'il raporte " est un ou plusieurs services de culte public ?

Est-ce que la coutume de collecter un prix d'entrée, le jour du Seigneur, au Parc Grimsby, doit être déclarée illégale parce qu'elle " nuit aux intérêts généraux de la société " ?

" Les intérêts généraux de la société ", en tant qu'il s'agit du bill actuel, consistent à obtenir une observance tranquille et sage du dimanche.

Le fait de faire payer un prix d'entrée dans le parc Grimsby, le dimanche, rend possible le maintien en dedans de ses limites d'une observance aussi tranquille et sage du dimanche qu'il soit possible de désirer.

Ses règlements pour la gouverne des visiteurs quant au jour du Sababt sont ci-annexés.

Ces règlements ne sont pas de simples articles d'un règlement insérés pour l'apparence, mais ils sont dûment exécutés et convenablement observés.

Le caractère d'activité remarquable dans le parc Grimsby durant les mois de juillet et d'août ne font aucun tort aux intérêts généraux de la société—quant à ce qui concerne le bon ordre et la tranquillité du dimanche dans le pays environnaant.

Il a pu se produire dans le passé des cas où la renommée de grands orateurs, tels que Talmage ou Sam Jones, avait attiré d'immenses foules, au parc Grimsby, de vingt à trente milles à la ronde et où la conduite d'un grand nombre de cette foule retournant à domicile a été plus ou moins déréglée ; mais ce sont là des choses du passé.

Le tableau ci-annexé, indiquant les entrées individuelles, le dimanche, pour les cinq dernières années, fera voir que les gens ne sont pas venus au parc Grimsby en nombre aussi considérable pour troubler la quiétude du jour du Seigneur, en tant que le pays environnant est concerné.

Vu les faits mentionnés ci-dessus, la compagnie du parc Grimsby demande que vous ne recommandiez pas au parlement l'adoption de l'article 7, sans y ajouter l'article 8 proposé :

" Rien de ce qui est contenu dans le présent acte sera considéré comme rendant illégal la perception du prix d'entrée, le dimanche, dans tout parc qui a jusqu'ici eu la permission de recevoir un prix d'entrée, comme paiement des dépenses relatives au culte public."

Au nom de la compagnie du parc Grimsby, limitée.

Je demeure, votre très respectueux,

E. A. CHOWN,
Secrétaire.

PARC GRIMSBY—REGLEMENT N° 42.

RÈGLES ET RÈGLEMENTS POUR LA GOUVERNE DES HABITUÉS ET DES VISITEURS.

9. Nul n'aura la permission de se baigner dans le lac Ontario, sur les terrains de la compagnie, le jour du Sabbat.

10. Nul n'aura la permission de partir en bateau ou canots d'aucune sorte, et nul promeneur en bateau ou en canot n'aura la permission d'y atterrir le jour du Sabbat.

11. Nul n'aura la permission de se servir des terrains de la compagnie, le dimanche, pour jeux ou sports quelconques.

24. Il est défendu de vendre, le dimanche, des cigares, du tabac ou autre marchandise quelconque.

PARC GRIMSBY.

ENTRÉES SIMPLES DES DIMANCHES—1901-1905.

1901.

Juillet 7, 65; 14, 107; 21, 278; 28, 557.
Août 4, 170; 11, 186; 18, 185; 25, 214.

1902.

Juillet 6, 96; 13, 104; 20, 23; 27, 137.
Août 3, 125; 10, 107; 17, 260; 24, 293; 31, 145.

1903.

Juillet 5, 45; 12, 147; 19, 153; 26, 235.
Août 2, 190; 9, 239; 16, 242; 23, 257; 30, 49.

1904.

Juillet 3, 129; 10, 100; 17, 142; 24, 87; 31, 172.
Août 7, 274; 14, 164; 21, 179; 28, 640.

1905.

Juillet 2, 107; 9, 113; 16, 135; 23, 171; 30, 123.
Août 6, 166; 13, 239; 20, 169; 27, 181.

LA CIE DU PARC GRIMSBY, LIMITÉE,
E. A. CHOWN,
Secrétaire-trésorier.

96 RUE PONTIAC,
MONTRÉAL, 23 mars 1906.

SCEAU du Club Indépendant Ouvrier Incorporé de Montréal.

Monsieur C. PICHÉ,
Député de Sainte-Marie.

A une assemblée du Club Indépendant Ouvrier, Incorporé de Montréal, tenue dans ses salles, n° 94 rue Pontiac, le 23 mars 1906, à 8½ heures du soir, il a été proposé par MM. John Keegan et Ernest Tétreau, avocat, secondé par MM. Elz. Doré et Ernest Normandeau, que la requête suivante soit présentée aux représentants des divisions électorales de Montréal, à la Chambre des Communes, savoir:—

1. Que le Club Indépendant Ouvrier, Incorporé de Montréal, exprime son approbation de la louable attitude prise par le gouvernement du Dominion au sujet du bill de l'usure. Ce mal dont les funestes effets vont s'aggravant et se propageant sans cesse, et demande à MM. Rivet, Piché, Gervais et Verville, députés de Montréal, qu'il espère les voir appuyer de leurs efforts et de leur vote cette bonne mesure, de même qu'il espère que la loi au sujet de "l'observance du dimanche" ne recevra pas leur appui et avec la Chambre de Commerce, de Montréal, "nous croyons que les lois provin-"ciales et fédérales actuellement existantes sont suffisamment rigoureuses en ce qui "concerne l'observance du dimanche, et que grâce à ses lois, le jour du Seigneur est "dignement observé au Canada.

"Aussi la législation que l'on propose maintenant devrait être combattue parce "que certaines de ses clauses sont funestes au commerce du pays, tandis que d'au-

" tres constituent une restriction injustifiable de la liberté du citoyen. Cette législation ne peut qu'irriter le pays et le conduire à violer la loi ".

Ce rapport a été adopté à l'unanimité.

ARTHUR DORE,
Secrétaire.

L. N. CADIEUX DE COURVILLE,
Président.

M. T. CHASE CASGRAIN, C.R.—Je me propose, avec la permission du comité, d'interroger M. McNicoll, vice-président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui pourra donner au comité quelque information quant à l'effet que la législation proposée, dans sa forme actuelle, aura sur le fonctionnement du chemin de fer.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Y a-t-il aucune objection à ce que vous indiquiez les dispositions de l'acte que vous considerez comme devant être préjudiciable aux chemins de fer?

M. CASGRAIN.—Je veux parler surtout de l'article 4. Evidemment il y a dans d'autres articles des points sujets à objection, mais les principales objections que nous avons sont contre l'article 4.

M. FITZPATRICK.—Quelle article?

M. CASGRAIN.—Nous voudrions allonger le paragraphe (*e*). Quant aux paragraphes (*g*) et (*h*), les objections disparaîtraient probablement si le comité adoptait les amendements que nous avons l'intention de soumettre.

M. FITZPATRICK.—Ne vaudrait-il pas mieux que vous nous disiez dès maintenant quel est l'amendement, ce qui nous permettrait d'apprécier mieux, peut-être, la preuve que vous allez produire? Naturellement, c'est là une affaire qui concerne votre propre convenance. Je me borne tout simplement à suggérer la chose.

M. CASGRAIN.—Si cela convient tout aussi bien au comité, je préférerais que vous entendiez d'abord les témoins.

M. D. McNICOLL, vice-président de la compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, est appelé.

Par M. Casgrain:

Q. Quelle position occupez-vous dans la compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien?—R. Celle de vice-président.

Q. Quelles sont vos principales fonctions quant à la circulation des trains?—R. Je suis chargé de la circulation des trains.

Q. J'attire votre attention, M. McNicoll, sur le quatrième article du Bill et je vous demande d'expliquer au comité d'abord, quel effet l'article tel que redigé, aurait sur la circulation de vos trains, considérant d'abord l'encombrement du trafic et des employés aux points divisionnaires. Voyez le paragraphe (*b*) " le transport au point divisionnaire le plus rapproché de tout chemin de fer ou au premier port d'escale régulier de tout navire, de tout fret qui se trouve en transit sur le chemin de fer ou navire au commencement du dimanche. J'attire spécialement votre attention sur le commenment de ce paragraphe, le transport au point divisionnaire le plus rapproché de tout chemin de fer. Quel serait le résultat, pour la circulation de vos trains, si vous étiez obligés de stopper vos trains de fret le dimanche aux points divisionnaires?—R. Je considère que l'arrêt de nos trains de marchandises à un point divisionnaire, le dimanche, aurait pour résultats une perte et des inconvénients énormes, non seulement pour la compagnie du chemin de fer mais pour le public. A certaines époques de l'année nous sommes encombrés et le fait de faire stopper tous les trains aux points divisionnaires le dimanche créerait une confusion infinie. Comme exemple prenez la saison de l'affluence des grains ou de toute autre affluence, alors que nous avons de dix à vingt

trains par jour circulant dans l'une et l'autre direction. Prenez nos points divisionnaires tels qu'ils sont aujourd'hui et si vous y faites entrer ce nombre de trains, dans toutes ces directions, vous n'aurez pas assez de rotondes pour les locomotives, vous auriez assez de parcs pour contenir les trains, mais les trains dans nombre de cas seraient laissés aux têtes de ligne et les employés loin de leur domicile, et le résultat, lorsque le départ aurait lieu le lundi matin, serait la confusion et les risques considérables. Il nous faudrait faire partir nos trains de tel point divisionnaire, où ils auraient été retenus durant vingt-quatre heures, l'un derrière l'autre, de l'autre point divisionnaire le plus rapproché, dans une direction opposée, nous ferions partir nos trains de nouveau et tous se rencontreraient vers la même heure dans le centre de la division. Je considére que ce serait augmenter considérablement les risques en ce qui concerne la circulation des trains, si le fret était détenu le dimanche. Naturellement ceci n'est qu'une question secondaire, pourrait-on dire, si l'on considère quelques-uns des autres points.

M. FITZPATRICK.—Avant de disposer de cette question. Naturellement, vous n'oubliez pas le fait que les trains chargés de grain allant jusqu'au terminus seront l'objet d'une exemption spéciale, et que, de fait, le bill ne s'applique aucunement à ces trains-là. Vous pourriez donc éliminer cela de vos considérations?—R. J'ignorais cela; mais vous ne sauriez viser une seule classe de trafic. Prenez la question de trains chargés de grain venant de Winnipeg et du Nord-Ouest jusqu'à Fort-William. Si vous les envoyez tous dans la même direction, que se produira-t-il à Fort-William? Ne bloquerez-vous pas tous ces wagons vides et toutes les charges de retour à un certain endroit? Par exemple, au sujet de tout ce grain que nous descendons, nous nous servons de nos fourgons pour rapporter tout le fret des bateaux qui est débarqué à Fort-William, et qui, autrement, aurait bientôt fait d'encombrer nos hangars; nous rapportons aussi du charbon en grandes quantités. Nous recevons à Fort-William à peu près 400,000 tonnes de charbon. Je parle de mémoire, mais, approximativement, c'est à peu près cela. Nous chargeons ces fourgons de charbon et les ramenons, car nous ne saurions le faire circuler à lège.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Alors, pour faire circuler vos trains à grains vous devriez pouvoir ramener vos wagons vides ?—R. Faire revenir les wagons.

Q. Vides en tant que le grain est concerné?—R. Non. Nous les chargeons du fret des bateaux, et le fret d'importation de l'Est au Nord-Ouest est chargé dans ces fourgons.

Q. Pouviez-vous ramener ces fourgons de manière à transporter du grain de nouveau?—R. Oui.

Par M. Casgrain:

Q. Supposons que ces trains arrivent à Fort-William et que vous deviez retarder vingt-quatre heures avant de renvoyer vos fourgons vides, quel en serait le résultat? —R. Nous ne pourrions pas les rendre à Fort-William. Fort-William ne pourrait les contenir. Voyez-vous, nous pourrions faire circuler actuellement une moyenne de 500 à 600 fourgons, et nous espérons augmenter ce chiffre dans un avenir prochain. Eh bien, l'accumulation d'une seule journée, dans ce parc, sera une affaire sérieuse. Nous sommes aujourd'hui considérablement embarrassés dans l'Ouest pour le transport du grain et, les élévateurs étant tous remplis, vous voyez que ce serait une affaire des plus sérieuses.

Q. Suposons que vous ne puissiez renvoyer vos fourgons vides, quel en serait l'effet sur le nombre de fourgons que vous avez?—R. Il serait inutile de transporter le grain, si l'on ne pouvait renvoyer les fourgons, et l'on ne ferait que bloquer et embarrasser un point quelconque.

Q. Serait-il possible de renvoyer ces fourgons vides?—R. Nous en renvoyons un certain nombre, mais pas tous. Le seul moyen avantageux pour un chemin de fer est

d'avoir des voyages de retour avec charges. C'est toujours là le but, mais nous en avons un certain nombre que nous ramenons à lège.

Par M. Sinclair:

Q. Et continuez-vous à charger vos fourgons à Fort-William le dimanche, tout comme tous les autres jours?—R. Non, mais on y fait beaucoup de chargements le samedi soir, et je crois que le navire qui y arrive le dimanche décharge une partie de la cargaison ce jour-là.

Par M. Miller:

Q. Il me semble que, durant la saison de transport du grain, une forte proportion des fourgons à grains qui ont descendu le grain de Fort-William doivent s'en retourner vides, n'est-ce pas?—R. Il y en a un certain nombre.

Q. Quelle proportion, environ?—R. Cela dépend de la récolte et des importations. Quelquefois nous pourrions renvoyer des fourgons vides et, en d'autres temps, nous ne le pourrions pas. Cela dépend beaucoup aussi du fait que nous avons ou que nous n'avons pas besoin de charbon, si nous en sommes à court.

Par M. Ames :

Q. Est-ce que vos trains à grains allant vers l'est sont entièrement composés de fourgons à grains, ou ne s'y trouve-t-il pas d'autres fourgons contenant des marchandises diverses?—R. Ils ne contiennent pas nécessairement des marchandises de même nature. C'est allant vers l'est, qu'il y en a toujours une certaine proportion qui sont chargés d'autres marchandises.

Q. Si l'on fait une distinction entre le grain et les autres marchandises sur les trains mixtes, serait-il nécessaire de réformer vos trains?—R. Certainement il y a un travail considérable de formation de convoi.

Q. Le point que je désire élucider est celui-ci. Je voudrais savoir si vous avez l'habitude d'envoyer vos trains vers l'est, dans la saison des grains, chargés exclusivement de grains ou bien si ces trains ont d'autres fourgons de marchandises diverses qu'il ne faudrait pas nécessairement en détacher s'il y a distinction entre le grain et les autres marchandises.

M. McNicoll.—Nous formons un train de tous les wagons qui arrivent. S'il n'y a que du grain, c'est plus facile. S'il y a d'autres marchandises, nous l'expédions le plus tôt possible. Nous ne retardons pas l'expédition du grain.

M. Casgrain.—Si l'on me permet d'intoroger M. McNicoll maintenant—j'ai tout un plan en vue—je crois que je pourrai élucider la question posée par M. Ames. Je suggérerais, si le comité le veut bien, de me laisser en finir avec M. McNicoll, il pourra lui poser toutes les questions qu'il jugera convenables. L'interrogatoire sera de beaucoup plus court, si l'on y procède de cette manière.

M. McNicoll.—J'aimerais à compléter ma réponse, si vous voulez bien m'excuser, quant à ce qui concerne les autres marchandises. En parlant du grain, je voulais aussi parler des produits du grain, c'est-à-dire de la farine. Nous transportation de la farine en très grandes quantités.

Par M. Casgrain :

Q. Est-ce là tout à ce sujet?—R. C'est tout.

Q. Alors ce que vous venez de dire quant à l'effet de cette législation sur le trafic du chemin de fer du Pacifique n'est pas limité aux trains de grains seulement mais s'étend aux trains portant marchandises?—R. Certainement.

Q. Eh bien, continuons. Quel serait l'effet de la législation projetée sur les opérations de vos divers employés?—R. Eh bien, si je comprends bien, nous ne pouvons employer de personnel dans les remises.

Q. Le dimanche?—R. L'effet de ce bill serait que ces derniers ne pourraient rien faire lorsque tous ces trains entreraient dans les remises. Lorsqu'un train entre dans

une remise, il arrive souvent qu'il faut le défaire et le mettre en garage. Les employés des remises, ou du moins les employés des trains—employés de cour pour le moment—doivent s'occuper à garer leur train.

Q. Que doit-on faire d'un train de fret lorsqu'il entre dans une remise à un point divisionnaire ou à une tête de ligne, disons à Montréal?—R. Lorsqu'un train de fret entre dans une remise, le mécanicien s'empare d'abord du fourgon de queue et le met en garage. Puis il conduit sa locomotive à l'huileur et ce dernier en prend soin et la ment dans la rotonde. Les wagons sont alors distribués sur les différentes voies de garage.

Q. Que fait-on à la locomotive dans la rotonde?—R. Cela dépend. Dans les régions où l'eau est mauvaise, il faut la laver complètement et souvent la réparer.

Q. Si cela n'est pas fait, quel en est le résultat? Qu'arrivera-t-il aux locomotives?—R. La locomotive en souffrirait nécessairement. Il pourrait lui arriver de sérieux accidents, si personne n'en prenait soin.

Q. Combien cela prendrait-il de temps? Combien de temps faut-il pour ces opérations dont vous parlez?—R. Eh bien, avec des trains entrant l'un après l'autre, cela exigerait les services continus d'un bon nombre d'hommes.

Q. Et quant aux inspecteurs de rails? Quand font-ils leur travail, généralement?—R. Le dimanche.

Q. Pourquoi le font-ils le dimanche?—R. Là où nous avons des trains de voyageurs en circulation nous employons les inspecteurs de rails—un homme par équipe de sections marche le long de la voie ferrée et cela prend trois, quatre ou cinq heures, selon le cas, pour parcourir sa section de cinq à sept milles et voir si la voie est en bon ordre.

Q. Ce travail est absolument nécessaire et il faut le faire?—R. Nous le considérons comme étant nécessaire à la sécurité du public et à la sûreté de la route. Souvent dans sa tournée, l'inspecteur des rails aperçoit quelque chose de défectueux et il l'arrange. C'est une coutume établie là où nous avons des trains express et des trains de passagers d'employer un inspecteur de rails le dimanche et nous prenons à cet effet un homme par équipe. Ils font ce service à tour de rôle.

Q. Pourquoi choisissez-vous le dimanche pour faire faire ce travail?—R. On le fait tous les jours, mais nous devons le faire aussi le dimanche; toute l'équipe est partie. On inspecte la voie tous les jours, mais il faut le faire aussi le dimanche à cause des trains de voyageurs qui sont en circulation. Nous ne voyons pas qu'il serait à propos, quand il y a tant de trains en circulation, de retrancher l'inspection qui se fait entre le samedi soir et le lundi matin.

Q. L'inspection des ponts est-elle nécessaire aussi?—R. Non, nous ne faisons l'inspection des ponts, que de temps à autre. Comme vous le voyez, l'inspecteur de la voie doit tout examiner, mais on ne fait aucune inspection complète des ponts le dimanche.

Q. Supposons que les trains soient arrêtés aux points divisionnaires 24 heures pendant les mois d'hiver?

M. FITZPATRICK.—Les trains de voyageurs?

M. CASGRAIN.—Non, les trains de marchandises. Supposons que les trains de fret soient arrêtés 24 heures aux points divisionnaires, quel effet cela aurait-il sur les trains ainsi arrêtés?—R. S'il y avait une tempête neige et si nous ne pouvions travailler dans la remise à un point divisionnaire, cela aurait un effet des plus désastreux. Si une remise se trouvait bien bloquée par une tempête de neige, il nous faudrait sortir les wagons séparément, l'un après l'autre. La neige les envahirait tous, et c'est là une des raisons pour lesquelles nous prenons grand soin quand il y a des tempêtes de neige de faire en sorte que nos remises soient dégagées.

Q. Voulez-vous expliquer au comité ce que vous faites dans la remise lorsqu'une tempête de neige commence?—R. Eh bien, si c'est une tempête de neige très violente, nous sortons nos charrues. Si c'est une tempête ordinaire, nous tenons les trains en mouvement pour tâcher de garder la voie libre.

Q. Que faites-vous en ce qui concerne les fourgons?—R. Nous gardons le moins de fourgons possible sur la ligne.

Q. Et si l'on n'a pas recours à ce moyen, combien de temps l'encombrement durerait-il ?—R. Cela dépend de la rigueur de la tempête; l'encombrement pourrait durer toute la semaine. L'arrêt de la circulation pendant vingt-quatre heures constituerait un embarras des plus graves.

Q. En supposant que dix ou quinze convois de marchandises seraient arrêtés à une tête de division pendant vingt-quatre heures, durant le cours d'une tempête, une tempête moyenne d'hiver, qu'en résulterait-il? Que feriez-vous le lundi matin?—R. Nous ferions pour le mieux, je suppose.

Q. Combien de temps cela vous prendrait-il pour acheminer ces convois?—R. Oh! cela dépendrait absolument de la manière dont ils seraient bloqués. Il arrive souvent qu'à la suite d'une tempête de neige, il nous faut employer une équipe nombreuse pour pelleter la neige afin de dégager un convoi.

Q. Mais dans le cas où cette loi serait adoptée, si vous n'aviez pas recours à une équipe d'hommes, comme vous le faites maintenant à la suite d'une tempête de neige, et si les fourgons s'accumulaient à une tête de division durant vingt-quatre heures?—R. Alors, si l'encombrement était considérable, la gravité de l'embarras se ferait sentir même pour une bonne partie de la semaine suivante. Vous ne devez pas oublier que, à plus d'une tête de division, nous ne pouvons pas organiser de fortes équipes, parce qu'il ne s'y trouve pas assez d'hommes.

Q. Pouvez-vous nous en citer quelques cas?—R. Prenez la rive nord du lac Supérieur. Nous y avons des équipes à chaque cinq milles. En hiver, les hommes s'éloignent, et nous éprouvons beaucoup de difficulté à les retenir. Nous nous efforàons d'encourager les hommes à rester, mais nous ne pouvons organiser de fortes
çons d'encourager les hommes à rester, mais nous ne pouvons organiser de fortes

Q. On me demande de vous poser cette question· Qu'entendez-vous par tête de division?—R. Une tête de division est un endroit où l'on change de locomotives, où l'on renouvelle les équipes des convois, en règle générale, excepté pour quelques trains de voyageurs. Nous pouvons dire que nous avons deux têtes de division. Le chef du mouvement a une tête de division. C'est là où se trouve sa demeure. C'est là que se trouve la remise aux locomotives et que se font les réparations. L'autre tête de division est ce que nous appelons le point de retour. C'est-à-dire que lorsque le chef du mouvement arrive à ce point, il revient sur ses pas aussi vite que possible afin de se reposer, au lieu de rester absent de son foyer.

Q. Cela se rapporte au samedi soir, ou au dimanche matin, alors qu'il revient sur ses pas pour passer son dimanche à son foyer?—R. Oui.

Q. Si le bill devient loi, comment affecterait-il ces hommes qui se rendent jusqu'à ces points de retour?—R. Bien, quelques-uns d'entre eux pourraient peut-être se reposer chez eux, mais, à mon avis, il en résulterait qu'un grand nombre de ces hommes seraient retenus loin de leurs foyers le dimanche. Voyez-vous, un homme quittant une tête de division le samedi après-midi devrait rester éloigné jusqu'à l'après-midi du lundi, parce qu'il ne pourrait revenir, tandis que, par le mode actuel, s'il part le samedi après-midi, ou même de bien bonne heure le dimanche matin, nous pouvons le ramener, et il peut être de retour à son foyer à midi, ou peut-être même plus tôt.

Q. Pouvez-vous dire quelle est la distance moyenne entre une tête de division et sa voisine?—R. De 160 à 90 milles, mais, en moyenne, cela est de 120 milles.

Q. Quelle est la coutume suivie quant aux changements à faire aux voies, et aux réparations des ponts, j'entends les menues réparations aux ponts?—R. Quant aux menues réparations à faire aux ponts, elles se font en tout temps. Nous n'attendons pas au dimanche pour ces menues réparations, mais si un pont a besoin d'une nouvelle superstructure, ou s'il faut le refaire complètement—enlever un vieux pont et le remplacer par un nouveau—nous profitons du dimanche pour un ouvrage de cette

nature, parce que c'est le jour où la circulation est la moins active. Le dimanche, il n'y a pas autant de convois en mouvement.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Ce n'est pas là une raison bien grave?—R. Si nous faisons, sur semaine, un ouvrage de cette nature, nous interromperions la circulation pour toute la journée. Nous ne pouvons exécuter de pareils travaux les jours de semaine, alors qu'il y a beaucoup de circulation, et c'est de là que vient la difficulté.

Par M. Casgrain:

Q. Mais sur certaines parties de votre ligne, vous pourriez suspendre le travail pour une journée et travailler les autres jours?—R. Nous choisissons pour les travaux importants le temps où la circulation est la moins active, et même nous sommes obligés de retarder, les dimanches, la circulation des convois de voyageurs, à cause de travaux de cette nature,—pas les menus travaux, mais les travaux importants.

Q. Et quant aux changements à faire aux voies?—R. Si nous étions obligés de faire de pareils changements dans la remise de garage à une tête de division, par exemple, il va sans dire que nous ferions une partie de cet ouvrage le dimanche, alors que le mouvement des convois est moindre. S'il nous fallait faire un raccordement demandant de l'exactitude, ou effectuer un croisement de voie, il est possible que nous trouverions très avantageux de faire cet ouvrage le dimanche. Mais tout dépend du volume du traffic et de la saison de l'année. Autant que possible, nous nous efforçons de ne pas faire faire l'ouvrage le dimanche.

Q. Prenons comme exemple la gare Windsor, à Montréal. Si les employés n'y pouvaient travailler le dimanche matin, combien de convois de voyageurs pourraient-ils entrer en gare, et qu'adviendrait-il des autres convois?—R. Nous avons sept voies. Après son arrivée, un train doit être dirigé sur une voie de garage, sans quoi les autres trains ne pourraient entrer en gare, ni en repartir. Nous avons besoin de nos équipes et de nos locomotives de garage. Une locomotive peut arriver tard le samedi dans la veillée, ou le dimanche matin, et être obligée de repartir le dimanche soir. Par exemple, prenez le convoi éclair de Toronto à Montréal, qui arrive à la gare Windsor, à Montréal, à sept heures du matin et qui en repart à dix heures du soir. La locomotive doit, avant de repartir, être examinée avec un soin minutieux et être bien huilée; elle peut avoir besoin de quelques réparations.

Q. Supposons que, le dimanche matin, à la gare de la rue Windsor, les employés ne puissent travailler, si le présent bill est adopté, combien de convois de passagers ou autres peuvent arriver à cette gare?—R. Sept.

Q. Est-ce qu'il arrive plus de convois que ces sept, le matin?—R. Je crois que oui.

Q. Vous auriez alors des convois qui ne pourraient entrer en gare?—R. Il faut que nous tenions certaines voies libres pour la sortie des trains. Nous ne pourrions permettre aux convois rentrants d'encombrer la remise de la gare.

M. Fitzpatrick.—Sept convois remplissent toutes les voies.

M. McNicoll.—Oui.

Par M. Casgrain:

Q. Sous le rapport de la température, des distances, etc., quels sont les obstacles contre lesquels le chemin de fer du Pacifique Canadien doit lutter en Canada, comparativement avec les voies ferrées des Etats-Unis?—R. Vous voulez parler de la concurrence en fait de transport ?

Q. Oui.—R. En fait de transport, il nous faut soutenir la concurrence depuis disons, Chicago jusqu'à la mer. En été, la distance que parcourent nos convois n'est pas beaucoup plus considérable que celle des lignes des Etats-Unis, mais, en hiver, elle est de 400 à 500 milles plus considérable.

Q. Comment expliquez-vous cela?—R. Nous n'avons pas du tout les mêmes conditions de température. Nos taux par mille sont moindres, et nous payons à nos hommes des gages tout aussi élevés que ceux que paient les compagnies dans les Etats-Unis. Prenez, par exemple, la dernière saison. Nous avons eu en somme la même température que New-York durant tout l'hiver, et il nous a été beaucoup plus facile d'exploiter nos lignes que dans le cours des années précédentes, alors que nous avons eu de fortes tempêtes de neige.

Par M. Fitzpatrick:

Q. En prenant Chicago comme point de distribution, quel serait votre point objectif vers l'Atlantique?—R. En hiver, Saint-Jean; en été, Montréal et Québec, dans l'état actuel des choses.

Q. Pour l'hiver?—R. En hiver, Saint-Jean.

Q. Alors les points de concurrence seraient Portland ou Boston?—R. Ou New-York, Philadelphie ou Baltimore.

Q. Comparativement à ces points, la distance moyenne, en faveur des lignes américaines, serait de 200 à 400 milles?—R. Quant à New-York, environ 500 milles; à Boston, environ 400, et à Portland, environ 200 milles.

Par M. Casgrain:

Q. De sorte que, sous ce rapport, tous les avantages sont en faveur des Etats-Unis? R. Oui.

Q. Je désire attirer votre attention sur le mouvement des convois de charbon le dimanche. Veuillez expliquer au comité pourquoi ces convois circulent?—R. Sauf en hiver, alors qu'il pourrait y avoir rareté de charbon résultant des grèves ou d'autres causes, ce qui rendrait ce mouvement nécessaire, la circulation des convois en question est nécessitée surtout à cause des fourgons de retour, afin de les tenir en mouvement pour nous mettre à même de satisfaire à l'énorme et impérative demande de fourgons qui nous arrive sans interruption. Prenez, par exemple, les convois de charbon et de coke venant de la Passe au Corbeau et se dirigeant vers les régions où se trouvent les fourneaux de réduction. Nous désirons faire circuler les convois pour faire face à la concurrence. Parfois la coke n'est pas transporté en grande quantité aux fourneaux de réduction, et il peut être transporté quelques milles plus au sud jusqu'à la frontière internationale. La course prolongée quelque peu la mène à sa destination. Les lignes de l'autre côté de la frontière peuvent maintenir la circulation des convois le dimanche, tandis que, sous le régime de ce bill, nous ne pourrions le faire, et cependant il nous faut faire face à cette concurrence.

Q. Ce qui équivaut à dire que les convois sur les lignes américaines transporteraient dans les deux directions du charbon venant au Canada et en provenant et cela en nous faisant concurrence. Ce n'est là qu'un seul exemple.

Q. Je désire parler du transport de la viande de bœuf préparée, de Chicago aux Etats de la Nouvelle-Angleterre. Les compagnies de chemins de fer en Canada ont une large part de ce trafic spécial, surtout le chemin de fer du Pacifique Canadien, n'est-ce pas?—R. Oui, une part assez considérable. Je puis dire que les chemins de fer canadiens ont la plus grande part du trafic de la viande de bœuf préparée destinée aux Etats de la Nouvelle Angleterre. Je crois pouvoir affirmer la chose.

Q. Eh bien! Quelles sont les conditions affectant aujourd'hui le transport de cette marchandise? Comment se fait-il?—R. Nous l'avons grâce à un service rapide, aussi rapide qu'il nous est possible. Nous y employons des convois spéciaux, ce que nous appelons nos convois de bœuf, et nous ne leur permettons pas d'arrêt de circulation.

Q. Quels fourgons employez-vous?—R. Presque tous sont des fourgons réfrigérateurs.

Q. Et vous ne permettez-pas à ces convois de s'arrêter en route?—R. Règle générale, les locomotives attendent l'arrivée de ces convois aux têtes de division pour reprendre la route immédiatement.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Cette marchandise doit-elle être considérée comme étant d'une nature périssable?—R. Elle peut-être considérée comme telle. Mais là ne se trouve pas la fin de la difficulté. Ces grands expéditeurs veulent que leurs fourgons leur soient renvoyés. Ils fournissent leurs propres fourgons, et veulent qu'ils leur soient promptement renvoyés. Si nous retardons sous ce rapport, nous recevons par millier de Chicago des télégrammes demandant ce qu'il est advenu de ces fourgons. Il y a plus; s'il y avait retard, il en résulterait que les expéditeurs seraient obligés de mettre plus de fourgons sur la route. La distance que nous avons à parcourir est plus grande, et demande plus de temps qu'il ne leur en faudrait par les voies américaines, ce qui en soi, constitue un désavantage.

Q. Comment surmontez-vous cette difficulté?—R. Nous ramenons les fourgons réfrigérateurs et leur donnons toute l'attention que nous donnons aux fourgons porteurs de la viande de bœuf dans leur course vers l'est. Pour réussir à conserver ce trafic, les deux choses ont une égale importance.

Q. De sorte que si vous ne pouviez maintenir la circulation des fourgons eux-mêmes le dimanche, ou s'il en résultait de ce chef, un délai de vingt-quatre heures, les chemins de fer canadiens perdraient probablement ce trafic?—R. Je ne doute pas que les expéditeurs voulussent le retirer d'entre nos mains.

Q. Et il irait aux chemins de fer américains? Que dites-vous relativement aux convois qui transportent le thé et les soieries venant de l'Orient et devant être dirigés sur la Nouvelle-Angleterre? Jusqu'où vont-ils et quelle est actuellement leur programme de circulation?—R. Nous rencontrons une concurrence des plus actives, en Orient, pour ce trafic des soieries, et il est très important pour nous de faire parvenir ces marchandises à leur destination un jour ou deux plus tôt que ne le feraient nos rivaux. Nous avons pu réussir à obtenir pour notre ligne de bâtiments à vapeur plus de ce fret qu'aucune autre ligne, et nous avons, pour ce service, des convois à grande vitesse pour le parcours complet. Aussitôt qu'un convoi est chargé à Vancouver, nous le faisons partir presque avec la vitesse d'un train éclair, et lui faisons parcourir ainsi toute la distance, sans changement, jusqu'à Paterson, New-Jersey. La valeur de ce convoi de vingt fourgons peut être estimée à disons $2,000,000. Il nous faut maintenir une très forte assurance tout le temps que ce convoi parcourt notre voie, car nous ne pouvons entreprendre de courir nous-mêmes un risque de $2,000,000,—nous ne le voudrions pas,—et faire subir un arrêt à ce convoi, à un arrêt comme Moosejaw, ou sur la rive nord du lac Supérieur pourrait entraîner de sérieuses conséquences. Si, par suite de délais à des endroits intermédiaires, nous perdions le prestige que nous procure notre transport de marchandises par la voie de nos steamers rapides sur l'océan Pacifique, je crois que nous perdrions une grande partie de ce transport des soieries. Or, nous en retirons beaucoup d'argent, et nous en dépensons une très forte proportion, au moins 70 pour 100. Un convoi de ce genre nous rapporte peut-être de $20,000 à $30,000, et nous dépensons au Canada probablement 70 pour 100 de cette somme. Il en de même pour le thé. Les marchands de thé veulent avoir leur marchandise très promptement,—de fortes sommes étant engagés dans ce trafic,—et nous avons également un convoi à grande vitesse pour le thé.

Q. Je suppose que l'une des conditions essentielles de ce service est que la marchandise soit transportée aussi rapidement que possible?—R. C'est le seul moyen possible pour nous de pouvoir le retenir pour notre ligne.

Q. Eh bien, si vous êtes obligé d'arrêter, le dimanche, le mouvement de ces convois, quel retard en résulterait-il entre le point de départ sur l'océan Pacifique et Paterson, New-Jersey?—R. Cela dépendrait du jour où la marchandise a été débarquée Le retard pourrait être limité à 24 heures, mais il pourrait être de 48 heures.

Q. Ce que vous avez dit relativement au transport des soieries s'applique également au transport des thés?—R. Oui.

Q. Une grande partie du transport de ces deux marchandises se fait maintenant par les chemins de fer canadiens, n'est-ce pas?—R. Oui. Nous transportons une très grande quantité de thé.

Q. Par suite des correspondances établies par vos propres navires venant de l'Ouest?—R. Oui.

Q. Voulez-vous maintenant diriger votre attention sur la question du transport des instruments aratoires? Que dites-vous à cet égard, et quel serait les conséquences de retards qu'auraient à subir des convois transportant des instruments aratoires à une période à laquelle le besoin s'en fait le plus vivement sentir? Comment le trafic en serait-il affecté?—R. Nous classons le transport des instruments aratoires au rang du transport des marchandises ordinaires. Cependant, à certaines époques de l'année, il y a un besoin pressant de certains instruments aratoires. Si la récolte arrive à maturité un peu plus tôt qu'on ne s'y attendait, vous constaterez que les convois transportant des instruments aratoires sont acheminés à grande vitesse. Supposons qu'ils aient été manufacturés à Hamilton ou à Brantford, et que les convois se mettent en mouvement le vendredi ou le samedi, selon le cas, pour leur parcours continu jusqu'au Nord-Ouest, nous éprouverions un retard de vingt-quatre heures. Remarquez que je ne dis pas que de tels convois doivent toujours être acheminés à grande vitesse, mais cela devient nécessaire à certaines époques de l'année. Il y a de plus, d'autres matériaux requis à cet égard. Prenez, par exemple, la ficelle d'engerbage, commandée à l'automne et dont on a besoin pour la récolte. Il peut se faire que nous soyons obligés de recourir à la grande vitesse.

Q. J'ai oublié de vous interroger à propos d'une question. Vous avez mentionné des convois à parcours continu transportant des marchandises importées d'autres pays, ou des marchandises exportées vers d'autres pays. Prenez, par exemple, le cas de marchandises importées par la voie de Saint-Jean et de Montréal?—R. Bien, nous nous efforçons d'amener, autant que possible, au Canada directement toutes les marchandises importées. En hiver, nous éprouvons beaucoup de difficulté à cause de la distance à parcourir en partant de Saint-Jean. Elle est de 500 milles pour atteindre Montréal, et de, disons, 350 milles pour atteindre l'Ontario, soit environ 850 milles. Nos navires ne sont pas les plus rapides, mais nous mettons sur la route les meilleurs navires que nous pouvons. Or, ces navires arrivent généralement le vendredi ou le samedi. A certaines époques de l'année, le marchand d'Ontario a besoin des marchandises qu'il a importées, et s'il y a retard d'une heure ou deux, je reçois des plaintes de la part de la ligne Allan ou d'autres lignes, parce qu'elles ne reçoivent pas autant de fret qu'elles s'attendent à en avoir, et, actuellement, les marchands d'Ontario reçoivent une bonne partie de leurs importations par la voie de New-York. Vous voyez que c'est là une difficulté de plus pour nous.

Q. De sorte que, même actuellement, il vous est difficile de lutter avec avantage contre les lignes américaines?—R. Quant à ce qui concerne le commerce de l'ouest d'Ontario.

Q. Supposons qu'il vous faille éprouver un retard de vingt-quatre heures dans le mouvement de vos convois, quel en serait la conséquence, en mettant en regard les lignes américaines et les lignes canadiennes?—R. Ce serait un désavantage de plus pour nous.

Q. D'après votre expérience, pensez-vous que les chemins de fer canadiens puissent lutter avec avantage contre les lignes américaines, s'il y a un retard de 24 heures?—R. Je crois qu'un pareil retard aurait pour effet de faire passer plus de marchandises par les lignes américaines. Voyez-vous, il y a des commandes considérables transmises à l'autre côté de l'océan par voie télégraphique avec instruction d'expédier les marchandises immédiatement à cause du besoin urgent. Par exemple, s'il s'agit de tissus et nouveautés, par exemple, les marchands peuvent avoir besoin de certaines de ces marchandises pour les écouler rapidement, et un retard d'un jour ou deux fait une différence considérable. Et maintenant si ces marchandises sont arrê-

tées quelque part, à Mégantic, ou à Farnham, ou à Smith's-Falls, pendant 25 heures, au lieu d'un acheminement non interrompu, le marchand ne fera plus venir ses marchandises par cette voie, mais il ordonnera par le câble qu'elles lui soient expédiées par un navire allant à New-York.

Q. Et les marchandises seront transportées, sans arrêt, par les lignes américaines?—R. Il n'y aura pas d'arrêts jusqu'à ce qu'elles atteignent la frontière du Canada, alors que peut-être quelques heures seulement suffiront pour les faire parvenir à leur destination.

Q. Occupons-nous maintenant du trafic d'exportation; en quoi sera-t-il affecté par la loi projetée?—R. A cet égard, je dirai que les chemins de fer ne peuvent dire quand les expéditions arriveront. Certaines marchandises sont consignées à un navire à vapeur pour être expédiées vers un certain port, mais les chemins de fer ne peuvent savoir quelle en est la destination définitive. Avant que ces marchandises ne soient mises en route, nous pouvons recevoir des télégrammes à l'effet de les transporter à grande vitesse afin qu'elles puissent être mises à bord de tel ou tel navire. Il peut arriver qu'en traversant le continent, les convois transportant ces marchandises d'exportation se trouvent sur la route durant trois dimanches.

Q. Les chemins de fer canadiens se servent de fourgons appartenant à des lignes de chemins de fer étrangers, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel est le coût quotidien des fourgons étrangers utilisés par le chemin de fer du Pacifique Canadien?—R. Le coût régulier est de vingt-cinq centins par jour. Mais par suite du long parcours sur nos lignes, et de la longueur du temps que ces fourgons restent sur notre voie, ce coût quotidien peut s'élever jusqu'à un dollar. Or, nous avons en moyenne sur nos lignes en tout temps de 7,000 à 8,000 fourgons, d'où il résulte que, en chiffres ronds, vous pouvez dire que nous avons, de ce chef, à payer de $2,000 à $2,500 pour chaque dimanche que les fourgons étrangers demeurent au repos, sur nos lignes. Multipliez par le nombre des dimanches dans une année, et vous verrez que cela s'élève à environ $100,000 par année.

Q. Voulez-vous dire que si ces fourgons éprouvent un retard de vingt-quatre heures, cela représente pour la compagnie une dépense de $2,000 à $2,500 pour chaque dimanche?—R. En plus, oui.

Q. Et ces fourgons, cela va sans dire, ne rapporteraient rien durant ce même temps?—R. Rien.

Q. Revenons un instant au convoi qui transporte de la viande préparée; je désire vous poser cette question: "Quel est le volume du trafic en fait de bœuf ou de produits des abattoirs; combien de fourgons requis par jour?—R. Je ne saurais vraiment vous le dire dans le moment; M. Boswell, notre gérant du trafic, me donne les chiffres suivants: 25 fourgons de bœuf préparé, et de 50 à 60 fourgons de provisions, par jour.

Q. Et cela pour votre chemin de fer seulement?—R. Pour notre chemin de fer, c'est-à-dire, notre ligne de Chicago. Il y a en sus notre ligne de Minneapolis. A part cela, il y a ce que je pourrais appeler un trafic plus important en fait de marchandises périssables, c'est celui du poisson provenant de la côte du Pacifique.

Q. Cela serait classé comme marchandise périssable?—R. Nous ne transportons pas ce poisson par convois entiers.

Q. Comment s'en fait le transport?—R. Nous le recevons par un ou deux fourgons à la fois. Ainsi, nous recevons la quantité de poisson nécessaire pour charger deux ou trois fourgons à la fois et nous le transportons immédiatement. Ce produit est si important et d'une telle valeur, nous venant des bancs de pêche et des îles de la Reine-Charlotte que nous attachons ces fourgons à nos convois de voyageurs et à nos convois de grande vitesse. Si la quantité n'est pas suffisante, il faudrait adjoindre ces fourgons à d'autres contenant des marchandises périssables pour former un convoi entier, car nous ne pourrions envoyer une locomotive qui aurait à traîner seulement un ou deux fourgons, et nous ne pourrions d'ailleurs retenir ces fourgons en des endroits où nous ne pourrions avoir la place nécessaire pour les conserver.

Q. Quelle serait la conséquence de la législation proposée quant à l'insuffisance du nombre des wagons à voyageurs et des fourgons?—R. Je n'ai pas sérieusement examiné cette question quant au service des voyageurs, mais quant au service des marchandises, je pense bien que cela représenterait de 14 à 20 pour 100. Nous calculons que 1 dans 7 représente 14 pour 100. Prenez maintenant les wagons à voyageurs à l'époque actuelle. Comme vous le savez, un grand nombre d'immigrants arrivent sur nos bords, et c'est tout ce que nous pouvons faire—(de fait, l'autre semaine, il nous a fallu en retenir un certain nombre sur le navire pendant 24 heures)—nous pouvons à peine suffire à renvoyer assez de wagons, à grande vitesse, depuis le Manitoba jusqu'à Saint-Jean ou Halifax. Aussi bien, je vais parler de suite de cette question des immigrants. Supposez qu'une demi-douzaine de trains d'immigrants partent le dimanche d'une tête de division, je me trouverai à court de locomotives, si je ne peux pas les renvoyer immédiatement. L'autre jour, au delà de 2,000 immigrants sont arrivés par le *Lake Michigan*, ce qui veut dire cinq ou six trains. Et si je dirige cinq ou six trains sur une tête de division, il faut que les locomotives reviennent aussitôt que possible. Nous tâchons d'organiser le mouvement de nos locomotives et de régulariser le trafic qui nous arrive de chaque tête de division. Nous tâchons d'être prêts à l'avance à toute éventualité. Il nous faut parfois faire marcher une locomotive seule pour faire face à un besoin pressant, mais nous avons recours à ce procédé le moins souvent possible parce qu'il n'y a pas d'argent à y faire. Les dépenses en gages sont les mêmes que si la locomotive traînait un convoi complet.

Q. En quoi la législation projetée affecterait-elle la navigation de vos bateaux à vapeur sur les lacs de la Colombie-Britannique et sur les grands lacs?—R. Parlons de la navigation sur les grands lacs. Nous avons trois bateaux à vapeur qui voyagent entre Owen-Sound et Fort-William, et la durée de leur voyage est d'une semaine. L'un de ces bateaux y arrive vers midi, le dimanche. En prenant un voyage des plus rarapides, notre navire n'y arriverait toujours que le samedi, et il n'est guère possible de le charger avant 10 ou 11 heures, le dimanche. Nous terminons le chargement et faisons partir le navire qui arrive à Owen-Sound le lundi. S'il y avait interruption dans le chargement, pour une raison ou pour une autre, le navire ne pourrait se mettre en route à temps, ce qui amènerait une perturbation dans le service régulier de nos navires qui desservent le trafic de nos grands lacs, tant pour les voyageurs que pour le fret. En sus des voyageurs, nous transportons de 1,200 à 2,000 tonnes de marchandises. Dans la Colombie-Britannique, nous avons une flotte de bateaux à vapeur affectés au service des lacs Kootenay, Arrowhead et Okanagan. Tous ces bateaux transportent à la fois des voyageurs et du fret. Si nous ne pouvons transporter que des voyageurs le dimanche, il nous sera tout simplement impossible de les faire naviguer ce jour-là. Les voyageurs aux ports de correspondance devraient y passer la journée du dimanche, et je doute que nous puissions leur fournir l'installation requise; les bateaux sont toujours obligés de les attendre.

Par M. Ames:

Q. A la jonction de Slocan?—R. Oui, et il en est de même à Robson. Ces bateaux transportent et des voyageurs et du fret. La même chose se produirait sur la côte du Pacifique. Prenez un bateau qui part le samedi soir à destination de l'Alaska. Nous ne pourrions faire escale à Victoria, s'il fallait y rester à quai le dimanche.

Par M. Casgrain:

Q. Vous passeriez outre?—R. Oui.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Pourquoi commencez-vous ce voyage le samedi soir?—R. C'est dans l'intérêt de ce service. Je ne parle pas de ce qui doit arriver. Nous pouvons être obligés de mettre sur la route deux ou trois bateaux par semaine. Il peut se faire que le voyage ne commence que le lundi, ou même un autre jour; puis encore, un accident peut arri-

ver aux bateaux; nous ne savons pas toujours l'heure de l'arrivée du bateau. Il peut y avoir des brouillards, et la navigation le long de ces côtes est très incertaine. Prenez un steamer chargé de grain sur les grands lacs. Je conçois qu'il devra rester au Saut-Sainte-Marie s'il y arrive le dimanche, à moins qu'il n'aille au Saut-Sainte-Marie, Michigan. Prenez la ligne de Québec. Si l'un de nos transatlantiques arrive à Québec le dimanche, et doit y laisser une certaine quantité de fret. Le bateau ne pourra y décharger ce fret, et ne pourra pour suivre sa route vers Montréal pour y arriver le lundi. Il lui faudra rester à Québec jusqu'au lundi matin.

Par M. Casgrain:

R. Se présente-t-il des cas où des marchandises sont transportées sur des navires affectés au transport des voyageurs?—R. J'ai traité la question de la viande de bœuf préparée. La même chose s'applique au transport du poisson venant de la côte du Pacifique, ainsi qu'aux soieries et aux fruits exportés de l'ouest jusqu'à la Nouvelle-Angleterre. Quant aux grains, vous me dites que vous ferez une exception pour le transport des céréales.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Oui?—R. Mais quant aux fourgons sur la voie de retour de Duluth....

Q. Quant aux grains, à la viande de bœuf préparée et au poisson, la difficulté est plutôt imaginaire que réelle, à l'exception du retour des fourgons; c'est en cela que se trouve la difficulté, si difficulté il y a?—R. C'est une difficulté des plus réelles si les fourgons subissent un arrêt dans leur route.

Q. Il n'y aura pas d'arrêt pour les convois transportant des marchandises périssables?—R. Mais nous ne recevons pas toujours assez de quelques-unes de ces marchandises pour former un convoi entier, et c'est là où se trouve la difficulté. Nous en recevons ce qu'il faut pour charger une partie de convoi, et nous ne pouvons pas mettre sur la route seulement trois ou quatre fourgons alors qu'une locomotive peut traîner cinquante fourgons.

Par M. Casgrain:

Q. Cela n'est pas praticable; aucun chemin de fer ne le ferait?—R. Nous ne pouvons le faire; nous y perdrions de l'argent. Prenons les fourgons à leur retour de Duluth. Supposons que le grain ait été transporté du Manitoba à Duluth, il n'y aura aucune difficulté pour le retour des fourgons jusqu'à la frontière internationale, car il y a maints réseaux de voies ferrées; à tout événement, il y aura bientôt maints réseaux de voies ferrées pénétrant dans les régions productrices du grain. D'après la manière dont j'interprète ce projet de loi, nous ne pourrions tenir en parcours continu ces convois transportant des marchandises périssables, ou des animaux vivants. Je ne pense pas que nous puissions en agir ainsi avec des convois entiers d'animaux vivants.

M. Fitzpatrick.—Oui.

Le Témoin.—La loi ne le dit pas.

M. Pringle.—Pour des convois exclusifs d'animaux vivants.

Le Témoin.—Supposons qu'ils ne soient pas tous destinés à l'exportation.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Je comprends bien comment vous pouvez administrer le service, à l'exception du retour des fourgons. Je conçois la difficulté qui en résulte pour vous, mais comment pouvez-vous y remédier?—R. Je crois avoir donné toutes les explications qu'il n'était possible de fournir. Je n'ai pas traité le sujet à fond. La difficulté est que le projet de loi, tel que je le comprends, dit que vous ne pouvez pas faire quoi que ce soit excepté.... Or, si la loi disait tout simplement que nous ne pouvons faire quoi que ce soit, je crois que cela vaudrait mieux, parce que nous ne savons pas au juste le moment où nous deviendrions transgresseurs de la loi. Elle peut défendre précisé-

ment quelque chose que nous serions fortement désireux de faire. Telle partie du trafic peut s'éteindre dans peu de temps, et, à la saison suivante, quelque chose de nouveau peut surgir. Laissez-moi vous en citer un exemple. Il est très difficile de nous procurer du bois de forte dimension. Nous avons essayé—le Grand-Tronc, à ma connaissance personnelle, a essayé, et d'autres lignes, d'autres manufacturiers ont essayé—de se procurer du bois de forte dimension dans la Colombie-Britannique.

Par M. Casgrain:

Q. Pour quelles fins?—R. Nous avons essayé de nous le procurer pour la construction des wagons et des fourgons. Il y a eu un temps où nous ne pouvions nous le procurer avec avantage même en le faisant venir de la Colombie-Britannique. Nous avions coutume d'importer des Etats du Sud, par le moyen de navires, le bois de construction, mais l'activité en fait de construction de wagons et de fourgons est aujourd'hui tellement forte dans les Etats-Unis que nous ne pourrions nous y procurer, ni pour or ni pour argent, le bois dont nous avons besoin. Je crois que ce bois nous arrivait par bateaux jusqu'à Montréal, mais si le marché s'en appauvrissait de nouveau, nous ne pourrions nous en procurer. Nous le faisons venir de la Colombie-Britannique et nous nous efforçons de la suivre de près, parce que les marchands de bois de cette province en expédient d'énormes quantités aux Philippines, en Australie et dans d'autres pays, et nous réclamons avec instance une prompte livraison. Nous faisons marcher les convois transportant ce bois à grande vitesse et le jour, et la nuit, et le dimanche, en un mot chaque jour sans interruption. La semaine dernière, nous avons dû fermer pendant deux jours et demi nos ateliers où se construisent les fourgons, et dont la production s'élève à une valeur de $5,000,000 chaque année. S'il y avait eu un peu plus de délai dans l'arrivée du bois, nos ateliers seraient restés fermés pendant toute la semaine, et des centaines d'ouvriers auraient manqué de travail. Voilà pour un exemple. En adoptant une disposition légale défendant absolument tout travail, cela créerait un fort embarras. Si la loi pouvait être rédigée de manière à décréter qu'il ne serait pas permis de faire certaines choses—ce n'est aucunement notre désir de faire travailler le dimanche quand il nous est possible de nous en exempter. Nous préférerions faire faire notre travail seulement sur semaine. Maintenant, ne perdez pas de vues l'augmentation naturelle des affaires. Dans ce pays, en pleine période de croissance, bien que nous construisions chaque année, dans nos ateliers, pour une valeur de $5,000,000 de nouveaux wagons et fourgons, nous pouvons à peine suffire aux demandes qui nous sont faites continuellement. Aujourd'hui, le nombre de fourgons dans l'Ontario est loin d'être suffisant. Il peut se faire qu'il y en ait un peu de surplus dans la division de l'Atlantique, ou en quelque autre point, et ce que nous pouvons traîner de marchandises en vingt-quatre heures représente un item considérable.

Q. En général, le travail du dimanche coûte plus que celui des jours de semaine? —R. Règle générale, les préposés au service des trains sont payés d'après le même taux. Ils sont bien disposés à se conformer à cet état de choses, parce qu'ils savent que leur emploi dure toute l'année, mais dans toutes les autres divisions du service, je puis dire, les employés s'attendent à être payés plus cher le dimanche.

Par M. Smith:

Q. Une augmentation de paie?—R. Les télégraphistes sont toujours payés plus cher le dimanche. Nous tâchons que leur travail du dimanche dure le moins possible. Les cantonniers sont payés plus cher—ceux dont nous requérons le travail dans les cas pressants.

Q. Travaillent-ils le même nombre d'heures?—R. Ils sont payés d'après le temps. Plus d'un homme est requis de travailler pendant une heure ou deux, et il reçoit le paie d'une journée.

Q. Votre tarif des gages est plus élevé le dimanche que les jours de semaine?—

R. En thèse générale, oui. Cette raison seule nous porte à ne recourrir qu'au minimum de travail le dimanche.

Par M. Pringle:

Q. Y a-t-il un jour de repos accordé à vos employés, c'est-à-dire un jour sur les sept?—R. Je crois que, en général, ils ont tous ce jour de repos.

Q. Ont-ils le droit d'exiger un jour de repos sur les sept sans que cela nuise à leur emploi?—R. Bien, je ne saurais l'affirmer avec exactitude. Ils ont tous des jours de repos, voyez-vous; mais en certaines éventualités, nous serions obligés d'exiger leur travail même en ces jours, c'est-à-dire, dans les cas de nécessité, bien qu'ils puissent tous avoir le repos dont ils ont besoin; ils ont tous le repos de registre.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Qu'appelez-vous repos de registre?—R. Les préposés au service des trains ont droit au repos de registre; nous ne pouvons pas les soumettre au surmenage.

Q. Ils ont droit à ce repos?—R. Repos complet.

Par M. Pringle:

Q. Est-ce qu'ils ont un droit reconnu d'exiger un jour de repos sur les sept, sans que cela nuise à la continuité de leur emploi?—R. A part certain travail imprévu et nécessaire, tout homme peut avoir son jour de repos. Le dimanche nous n'avons pas autant d'hommes employés. Prenez la gare Windsor. Nous n'avons pas de trains locaux. Les employés s'arrangent entre eux pour avoir, à tour de rôle, un jour de relâche; ceux qui réparent les wagons et fourgons et ceux qui en font l'inspection s'arrangent entre eux afin qu'ils puissent avoir alternativement leur dimanche. L'un d'entre eux est chargé de voir à ce que cet arrangement soit suivi, et nous tâchons de les encourager et de leur aider. Nous n'exigeons jamais qu'un homme travaille d'un bout de l'année à l'autre.

Par M. Sinclair:

Q. Le repos de registre, signifie-t-il qu'un employé peut se présenter au bureau le samedi et dire: "Je veux avoir ma journée demain"?—R. Non. Ce repos de registre est pour les préposés au service des trains, dans le but d'éviter le surmenage, et d'empêcher qu'ils soient privés d'un repos d'une durée convenable.

Q. Ils y ont droit?—R. Oui, et ils peuvent toujours l'avoir.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Voulez-vous nous expliquer de nouveau ce que c'est que ce repos de registre?—R. Ce repos de registre s'applique aux préposés au service des trains, et empêche qu'ils ne soient soumis au surmenage. Il s'applique aux jours de semaine comme aux dimanches. La compagnie n'a jamais l'intention d'exiger qu'un homme travaille, sans repos, d'un bout de l'année à l'autre. D'une manière ou de l'autre, en vertu d'un arrangement consenti entre eux ou convenu entre eux et la compagnie, ils obtiennent tous un certain jour de relâche.

Q. D'après l'explication que vous avez donnée à propos de ce repos de registre, cela veut dire que si un homme....—R. Un employé arrive, et nous voulons le mettre de service sur un convoi qui doit partir; il peut dire qu'il a été de service pendant peut-être seize heures; il peut dans ce cas aller au bureau et dire qu'il a besoin de repos, et il l'obtient.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Il y a droit?—R. Oui. Nous ne voulons pas qu'un employé travaille trop longtemps sans repos. Si nous pensions qu'il a été trop longtemps de service, nous exigerions qu'il bénéficie du nombre d'heures de service portées au registre.

Q. Je désire vous poser une question. Quel mode suivez-vous quant au service relatif aux passagers et au fret amenés par vos navires par exemple à Halifax, à Saint-

Jean, à Québec ou à Montréal, quand ils y arrivent le dimanche?—R. Je crois qu'il y a une certaine somme de travail fait le dimanche. Si un navire arrive ce jour-là, et la journée sera probablement employée pour le débarquement des passagers, de tout le bagage et du fret afin que le navire puisse prendre à temps sa nouvelle cargaison avant la date à laquelle il doit repartir. Nous préférerions accomplir cette besogne sans travailler le dimanche, parce que les arrimeurs et ceux qu'ils emploient exigent des gages plus élevés pour le travail du dimanche. Mais, si la chose presse, il est probable que nous le chargerons sans retard et le mettrons en route parce que les marchands d'Ontario peuvent avoir un besoin pressant des marchandises arrivées. Règle générale, nous ne manœuvrons pas nos navires le dimanche. Il peut se faire que nous retardions le départ d'un navire le jour où il devrait partir, s'il arrive des marchandises de Chicago ou de quelque autre endroit de l'intérieur. J'ai vu ainsi retarder le départ d'un navire jusqu'à dix ou onze heures. Le convoi avait marché aussi vite que possible, et était arrivé à huit ou neuf heures. Nous avons dans ce cas l'équipe nécessaire, et les arrimeurs ont assez tôt fait de transborder le contenu des vingt-cinq fourgons à bord du navire qui part alors, étant quelquefois en retard d'une heure ou deux; mais cela n'arrive que dans des cas d'urgence de cette nature. Si nous mettons un navire en dock à Québec le dimanche, il est possible que nous puissions décharger le fret consigné à cet endroit, et faire continuer au navire sa route vers Montréal.

Q. Quelques heures constituent une question vitale pour un bâtiment à vapeur quand il s'agit de s'en tenir aux dates déterminées d'avance, parce que celles-ci ne sont pas censées varier?—R. A certaines époques, nous avons fréquemment très peu de temps à notre dispositions pour quelques-uns de nos navires. Comme, par exemple, à l'automne. Si un navire est retardé par le mauvais temps, alors qu'il y a une autre date de départ fixée, il nous faut travailler beaucoup plus que si nous avions assez de temps à notre disposition pour accomplir, de jour, le travail nécessaire, mais le tarif de l'arrimeur est élevé pour le travail du dimanche.

Q. Je suppose que vous ne sauriez fixer la date de l'arrivée d'un transatlantique: cela dépend de la température?—R. Oui.

Q. En ce qui concerne le transport du poisson et des fruits par vos lignes, quel mode suivez-vous maintenant relativement au poisson frais et aux fruits frais arrivant, par exemple, à Montréal le dimanche matin, pour livraison?—R. Quant aux fruits qui arrivent à Montréal, venant de l'Ontario, cela relève en grande partie du service des messageries, et je crois qu'elles essaient autant que possible de les faire arriver les lundis ou mardis. Si l'arrivée a lieu les dimanches, elles doivent en prendre soin; quelques compagnies les mettent dans des entrepôts frigorifiques.

Q. Qu'entendez-vous lorsque vous dites qu'elles en prennent soin?—R. Qu'elles les soumettent au froid de glace. M. Stout, de la Compagnie de messagerie Dominion est ici présent, et il pourra, mieux que moi, vous expliquer ce qu'il en est.

Par M. Ames:

M. McNicoll, je désirerais que vous expliquiez un peu plus amplement un point spécial. Si je comprends bien, vos convois se composent de fourgons contenant des marchandises qui varient quant à l'urgence de leur livraison?—R. Oui.

Q. D'après les dispositions du bill en question, quelques-unes de ces marchandises pourraient être acheminées sans arrêt, tandis que d'autres ne le pourraient pas?—R. Oui.

Q. Vous serait-il possible, aux têtes de division, le samedi soir, de couper les convois de manière à choisir les fourgons contenant des marchandises exigeant prompte livraison, et à laisser en arrière ceux qui peuvent marcher à petite vitesse?—R. La chose pourrait se faire dans des cas isolés, alors qu'il se rencontrerait un fort volume de trafic de cette nature, mais couper les convois de cette manière entraînerait un travail énorme. Vous pourriez être obligé parfois de faire le choix dans un fourgon qui contiendrait les deux sortes de marchandises.

ANNEXE No 1

Q. Vos convois sont-ils généralement composés de fourgons contenant de ces marchandises de classes mixtes?—R. Presque toujours, excepté à certaines époques où il y a surcroît de marchandises à transporter, comme par exemple pour les céréales. Cela dépend du volume des affaires, et de la manière dont il nous faut pourvoir au transport des marchandises. Règle générale, nous tâchons de procéder par assimilation de marchandises, en vue de leur destination, en organisant un convoi. Par exemple, si nous envoyons un convoi de Toronto à Montréal, nous ne romperions pas ce convoi avant qu'il eût atteint Smith's-Falls.

Q. Supposons que vous ayez disons dix convois arrivant à une tête de division dans le cours de la nuit le samedi, venant de l'est, serait-il possible de choisir dans ces dix convois la partie des marchandises dont l'expédition est spécialement urgente, de l'acheminer le dimanche, et de retenir le reste dans la remise de garage pendant vingt-quatre heures?—R. Je ne crois pas la chose possible. Il y a bien peu d'endroits où il serait possible d'en agir ainsi; à tout événement, cela entraînerait une somme énorme de travail pour le mouvement des fourgons sur les voies de garage aux fins de choisir de-ci de-là; et nous n'avons pas toujours les moyens ni l'espace nécessaires pour accomplir une telle besogne.

Q. Alors, je dois comprendre, ou que les marchandises devant être transportées à grande vitesse seront acheminées avec les autres marchandises dont la livraison n'est pas aussi urgente, ou bien qu'il faudra retarder leur parcours continu parce que les autres marchandises ne pourront être acheminées sans interruption à cause de la loi?—R. Oui. D'ailleurs les employés peuvent ne pas connaître si tel ou tel fourgon contient ou non des marchandises exigeant un prompt acheminement. De plus, il peut se faire qu'après le commencement du parcours, il devienne urgent d'acheminer promptement certaines marchandises, lorsque la chose n'aurait pas paru nécessaire au commencement du trajet.

Q. Alors, si vous faisiez partir un convoi le samedi soir, connaisant quelles sont les dispositions de la loi, vous vous arrangeriez de manière à éviter cette interruption de marche aux têtes de division.—R. Il faudrait mettre ces convois en marche le samedi soir.

Q. Si vous saviez qu'il ne vous est pas permis d'acheminer des convois mixtes le dimanche, vous ne laisseriez continuer leur route qu'aux convois de marchandises périssables?—R. Je ne crois pas que la chose soit possible. Il ne nous arrive pas d'avoir dix convois réunis en un point donné le samedi soir; nous tâchons de prévenir l'encombrement des convois. Permettre un encombrement de convois serait causer du retard, parce qu'il n'y a pas assez de voies de garage pour espacer les convois, et, à moins d'avoir l'espace voulu, il ne peut y avoir qu'encombrement, et la circulation sur les lignes serait arrêtée.

Par le Président:

Q. Je désire vous poser quelques questions quant aux convois chargés d'animaux vivants. Tel que je comprends la chose, quant à ceux qui sont destinés à l'exportation, ils peuvent être acheminés sans arrêt, pourvu que ces convois soient chargés exclusivement d'animaux vivants, mais quant aux convois chargés d'animaux vivants non destinés à l'exportation, il vous faudrait les retenir à la tête de division à laquelle un tel convoi arrivera le samedi soir?—R. Oui.

Q. Combien, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien y a-t-il de têtes de division entre les Montagnes-Rocheuses et Winnipeg, par exemple?—R. De têtes de division?

Q. Oui, là où ces convois chargés d'animaux vivants....—R. Entre les Montagnes Rocheuses et Winnipeg?

Q. Oui.—R. Nous embarquons ces animaux à Calgary, par exemple, dans les contre-forts des Montagnes-Rocheuses. Entre Calgary et Montréal, il y a, je dirais, treize, ou quatorze ou quinze têtes de division. Il n'y a peut-être qu'une ou deux, ou trois de ces têtes de division où nous puissions donner de la nourriture et de l'eau

à ces animaux, savoir Schrieber. Winnipeg et Moosejaw. A ces endroits ainsi qu'à Calgary et à Montréal, nous pouvons nourrir et abreuver ces animaux. Je ne crois pas qu'il y ait, entre Winnipeg et Montréal, d'autres têtes de ligne, où ce service puisse être accompli, si ce n'est à Schrieber.

Q. Dans les autres endroits, les animaux devraient être gardés dans les fourgons?—R. Nous ne pourrions leur donner ni nourriture, ni breuvage, à moins de transporter ce qu'il faut dans le convoi même.

Q. Et les animaux ne pourraient non plus être protégés contre les intempéries; il faudrait les garder dans les wagons?—R. Hiver ou été.

Q. Quelle en serait la conséquence quant aux affaires de la compagnie?—R. Si les expéditeurs trouvaient les moyens d'expédier ces animaux par des lignes américaines, ils le le feraient sans doute.

Q. Autre point quant au service de vos transatlantiques, je suppose qu'ils transportent les malles?—R. Je compte que nos vapeurs rapides transporteront les malles; je crois qu'ils sont compris dans les arrangements récemment conclus.

Q. Vous annoncez le départ de vos steamers à certaines dates fixes?—R. Nous annonçons ces départs à certaines dates fixes, l'heure même est mentionnée.

Q. Par suite de certaines conditions atmosphériques, il peut arriver que vos steamers soient en retard à leur arrivée de ce côté-ci de l'océan?—R. L'arrivée peut se trouver retardée, mais, en général, le départ l'est rarement.

Q. Je comprends bien, mais quant à leur arrivée?—R. Elle peut varier, cela dépend du temps qu'il a fait durant la traversée.

Q. Les steamers doivent finir à temps le déchargement de leur cargaison?—R. Quelquefois, il nous est difficile de finir à temps.

Q. Et dans ces circonstances difficiles, travaillez-vous le dimanche?—R. Oui. Afin de terminer l'ouvrage à temps, ce travail du dimanche devient nécessaire, mais, en général, nous évitons d'y avoir recours, à moins de cas bien pressants. Nous n'aimons guère à faire travailler le dimanche, car la dépense se trouve doublée. M. Bosworth me dit que la consignation locale du bétail destiné à l'exportation est en grande partie dirigée vers le port de Montréal. Nous ne pouvons dire s'il est destiné à l'exportation ou non, et nous ne savons pas sur quel navire les animaux seront embarqués.

Par M. Pringle:

Q. Dans l'ouest d'Ontario, est-ce que le bétail n'est pas envoyé surtout à Toronto? S'il arrive à cet endroit le samedi, il sera impossible, advenant l'adoption de la loi en question de l'acheminer de manière à ce qu'il arrive à Montréal disons le mardi, à temps pour être embarqué. Il foudrait donc, dans ce cas, retenir le bétail à Toronto jusqu'au lundi avant que le convoi puisse continuer sa route, et les marchands de bestiaux d'Ontario auraient à souffrir d'un désavantage parce que l'acheminement aurait été interrompu la journée du dimanche?—R. Certainement, c'est exactement ce qui arriverait.

M. FITZPATRICK.—Cela arriverait pour les bestiaux destinés à l'exportation?

M. PRINGLE.—Oui, mais la difficulté c'est qu'ils ne sont pas en transit. Il leur faudrait être retenus une journée à Toronto, et être acheminés de là le lundi.

Par M. Piché:

Q. En vertu des règlements actuels, vos employés ont droit d'avoir et ont effectivement une journée complète de repos par semaine?—R. Oui, autant que je sache. Il peut se faire qu'ils ne l'aient pas chaque dimanche, mais ils ont un procédé d'échange, de temps à autre, et leur travail n'est pas toujours continu. Ainsi, dans le cours du mois de janvier, j'ai reçu d'un de nos employés demeurant au Détroit, faisant le service sur un bateau traversier, une lettre me demandant un congé. Je constate que, à l'ouvrage, les inspecteurs se relèvent l'un l'autre, et j'ai nommé, pour l'Ontario, un inspecteur qui parcourt la ligne et voit à ce que nos hommes aient leur congé du di-

manche. Vous comprenez bien que beaucoup d'entre eux ne demandent pas d'avoir congé tous les dimanches.

Q. Où ces hommes passent-ils tous leur congé à leurs foyers ou en dehors?—R. Ils passent tous leur congé à leurs foyers le dimanche. Vous contaterez par beaucoup de nos feuilles de services que, s'il y a un certain nombre d'entre eux qui travaillent loin de leurs foyers, il y en a aussi un bon nombre qui reviennent à la maison les samedis soirs ou les dimanches. Autant que faire se peut, il leur est permis de passer leur jour de repos au foyer.

Q. D'après les dispositions du projet de loi, quelle serait la conséquence relativement à ce jour de repos au foyer? Vos employés passeraient-ils leur jour de repos à leurs foyers ou en dehors?—R. Je ne doute nullement, que sous le régime de cette loi, le plus grand nombre d'entre eux passeraient leur jour de repos loin de leurs foyers.

Q. De sorte que ces hommes n'auraient pas la satisfaction de voir leur familles à moins de quitter le travail?—R. Ils ne pourraient se rendre à la maison s'ils arrivaient en un endroit quelconque à minuit le samedi. Il ne leur serait pas possible de revenir chez eux.

Q. Ils seraient toujours absents du foyer?—R. Je ne dirais pas tout le temps. Quelques-uns pourraient s'y rendre pour le jour de repos, mais je crois qu'il y en aurait un plus grand nombre qui seraient éloignés de leur foyer que sous le régime des règlements actuels.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Aux points de retour mentionnés déjà, il y aurait toujours de ces marchandises périssables?—R. Non, car il y a très peu de marchandises périssables à bord des convois qui se dirigent vers l'ouest.

Par M. Miller:

Q. Vous avez parlé il y a quelques instants de marchandises périssables, par exemple le poisson venant des îles de la Reine-Charlotte, dans le cas où il n'y en aurait que la charge d'un ou de deux fourgons, pas assez pour en former un convoi entier. Le projet de loi permet l'acheminement non interrompu de convois chargés de bestiaux destinés à l'exportation, ou de marchandises périssables, ne pourriez-vous tourner la difficulté s'il vous était permis d'attacher aux trains réguliers de voyageurs un ou deux fourgons chargés de poisson?—R. Seulement dans les cas où les trains de voyageurs pourraient les traîner. Nos trains de voyageurs sont parfois tellement chargés qu'il nous faut les acheminer comme trains spéciaux.

Q. Cela n'arriverait pas touvent?—R. Il suffirait que cela arrive une fois pour ruiner ce trafic. Les expéditeurs s'adresseraient à une autre compagnie. Ce trafic nous est très avantageux.

Q. En supposant que vous ayez un train de voyageurs préparé—dans ce cas, le nombre des voyageurs doit se conformer à la limite voulue par les règlements?—R. Oui, et si le nombre est dépassé, il nous faut mettre en route un train supplémentaire de voyageurs.

Q. Supposons donc que vous ayez un train de voyageurs chargé de son complément, et que vous ayez en sus une douzaine de voyageurs?—A. Nous tâcherions d'ajouter au train un wagon de plus, et si la charge était trop lourde pour la locomotive, il nous faudrait recourir à un train supplémentaire.

Q. Ne pourriez-vous en agir de même dans le cas d'un train de voyageurs ayant son complément, c'est-à-dire le rompre de manière à pouvoir ajouter aux wagons un ou deux fourgons chargés de poisson?—R. Cela nous coûterait plus d'argent que nous pourrions en retirer par le changement proposé.

Q. Dans tel ou tel cas particulier, mais vous maintiendriez votre réputation et votre bon nom sous le rapport du transport, et vous auriez tourné la difficulté. Cela vous paierait?—R. Non. Je ne crois pas que cela pût nous être profitable d'encourir autant de dépense en ayant recours à un pareil procédé.

Q. Ou en courant le risque de nuire aux affaires de la compagnie?—R. Oui.

Q. Cela ne vous coûterait pas très cher, dans tous les cas?—R. Acheminer un convoi sur des milliers de milles entraîne une dépense considérable. Pourquoi nous créer des embarras qui nous mettraient dans une position inférieure à l'égard des lignes rivales au sud de la frontière?

Q. Ce ne sont pas tous des trains de voyageurs à parcours total, vous ne seriez pas obligés de les acheminer tous sur des milliers de milles?—R. Prenez le train de Winnipeg à Montréal. L'on peut dire que ce train reste virtuellement intact jusqu'à North-Bay. Là, on en fait deux sections dont l'une pour Toronto et l'autre pour Montréal. En maintes et maintes circonstances, ce train est dirigé en deux sections jusqu'à North-Bay, puis les deux sections sont réunies ou séparées de nouveau pour le parcours d'une division. Elles peuvent têre réunies de nouveau à la tête de division suivante. Cela dépend de la nature de la région traversée, si, par exemple, elle est montagneuse.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Quels sont vos rivaux quant aux transport du poisson?—R. Le *Northern Pacific*, le *Great Northern*—toutes les lignes qui atteignent Puget-Sound. Ils sont très actifs et désirent accaparer le transport du poisson. C'est une compagnie de la Nouvelle-Angleterre qui s'y est établie, et déjà, il y a un jour ou deux, une bonne partie de ce transport nous a été enlevée. C'est la seule compagnie qui exploite les bancs de la Reine-Chralotte, les bancs de flétan.

Par M. Sinclair:

Q. Supposons que la loi fasse exception pour les animaux vivants, les céréales, les soieries, le thé, le poisson et les marchandises périssables de toutes sortes. Pourriez-vous agencer vos convois de manière à en former de complets venant de l'ouest à l'est, en laissant de côté les marchandises qui peuvent être transportées à petite vitesse?—R. La chose serait possible à certaines époques de l'année, et sur certains parcours, mais vous ne pourriez établir une règle générale à cet égard, parce que le trafic subit des fluctuations, et quelquefois, les marchandises à transporter ne seraient pas en quantité suffisante.

Par M. Pringle:

Q. Si l'article était rédigé de manière à dire "exclusivement ou en partie", cela laisserait un assez large champ d'action. L'article, tel que rédigé actuellement dit: "l'acheminement vers leur destination, des trains de chemins de fer en marche lorsque commence le dimanche, si ces trains sont chargés exclusivement soit d'animaux vivants destinés à être immédiatement embarqués à quelque port de mer, soit de marchandises périssables, ou des deux". Si cet article était rédigé comme suit: "si ces trains sont chargés, exclusivement ou en partie, soit d'animaux vivants destinés à être immédiatement embarqués à quelque port de mer, soit de marchandises périssables, ou de soieries, ou de thé", etc.

M. Fitzpatrick.—Je crois que le comité irait plus vite en besogne, si nous entendions d'abord tout ce que les témoins ont à dire, et si nous nous occupions de cette dernière question ensuite.

Par M. Miller:

Q. Si je vous ai bien compris, monsieur McNicoll, vous avez dit que vous ne faites pas faire de travail le dimanche à moins que les circonstances ne vous y forcent?—R. Telles sont les instructions.

Q. Le travail du dimanche ne vous est pas profitable? Le volume du trafic le dimanche sur vos lignes est loin d'être égal à celui des jours de semaine?—R. Je crois que le premier est à peu près la moitié du second. Cependant cela peut varier.

Q. Alors il ne représente pas une somme considérable?—R. Permettez; cela varie à certaines saisons. Prenez par exemple le transport des céréales, dans l'ouest, à

certaines époques où il en faut transporter d'immenses quantités. Nous avons alors plus de travail à faire le dimanche, parce que c'est le meilleur temps pour acheminer le grain, attendu qu'il y a probablement moins de trains sur la ligne.

Q. En prenant l'année dans son ensemble, ce trafic du dimanche atteindrait en moyenne 50 pour 100 du trafic total?—R. Je crois que c'est à peu près la proportion.

Par M. Ames:

Q. Ceci concerne le travail relatif à l'acheminement des convois, et ne comprend pas les réparations, ni autres travaux analogues?—R. Le travail nécessité pour le mouvement des convois.

Q. Alors, sous le régime de la loi projetée, il vous serait encore permis de transporter le dimanche une quantité considérable de marchandises périssables par exemple, et d'acheminer les convois chargés d'animaux vivants, etc., et, s'il ne vous est pas permis de travailler le dimanche, il n'y aurait de retranché qu'environ 50 pour 100 de la somme de travail d'un jour de semaine. Par conséquent, il n'est pas tout à fait exact de dire que, par suite de l'adoption de ce projet de loi, il vous faudrait mettre en activité de service un surplus de 50 pour 100 de matériel roulant, etc.?—R. Je dis 14 pour 100 dans la saison des affaires. Il existe des différences entre certaines saisons et certains districts; prenez par exemple les lignes d'embranchement dans le Nouveau-Brunswick, je ne crois pas qu'on y trouve un fourgon en mouvement le dimanche, mais jetez les yeux sur une autre division de la ligne, et vous y verrez probablement le dimanche plus de fourgons en mouvement qu'en aucun autre jour. Je parle de la moyenne, et je ne mentionne aucun point en particulier. Sur le parcours entre Smith-Falls et Montréal, il est probable (c'est là sans doute un fait qui peut vous surprendre) que nous ayons plus de fourgons en mouvement qu'entre Winnipeg et Fort-William. Cependant, c'est ce qui arrive, et cela augmente d'année en année.

Q. Mais est-il bien vrai que, sous le régime de cette loi; il vous faudrait mettre en activité de service 14 pour 100 en plus de matériel roulant pour acheminer les marchandises que vous seriez tenus de retenir sur la route le dimanche?—R. Mais il n'y a pas à considérer que le dimanche, il ne faut pas oublier qu'interrompre l'acheminement des marchandises le dimanche nous est une cause de retard pour le lundi; voyez-vous, au lieu de continuer l'acheminement le dimanche et de décharger les fourgons le lundi, vous continuez l'acheminement le lundi, et faites le déchargement le mardi ou le mercredi. Vous n'arrivez qu'à l'encombrement de la voie; chaque dimanche, les convois iront s'accumuler sur un point donné, et il est évident que vous ne pourrez pas opérer l'acheminement subséquent aussi facilement que si l'acheminement de fourgons n'était pas interrompu. L'arrêt de toutes les marchandises le dimanche aurait un résultat très analogue à celui qui serait produit, par exemple, par une forte tempête de neige arrivant chaque semaine.

Q. Vous avez parlé de la nécessité de transporter, le dimanche, dans la direction de l'ouest, du charbon dans les fourgons qui ont servi à transporter des marchandises vers l'est. Vous avez dit il y a quelques instants qu'une proportion considérable de ces fourgons revenaient à vide?—R. Oui, un nombre considérable à certaines époques de l'année.

Q. Vous n'auriez pas besoin d'employer au transport du charbon tous vos fourgons vides à leur voyage de retour vers l'ouest?—R. A certaines époques de l'année, nous sommes obligés de faire revenir à Fort-William des fourgons vides parce que le mouvement du trafic à partir de ce point vers l'ouest est plus considérable que de l'ouest vers Fort-William.

Q. Lorsqu'il vous faut faire revenir des fourgons vides à Fort-William pour le transport du charbon, ne pourriez-vous pas tout aussi bien le faire les jours de semaine que le dimanche?—R. Oui, mais il importe que nous ayons à ce point les fourgons au moment voulu, et nous désirons les mettre en route vers l'ouest sans retard. A certaines époques de l'année, nous organisons des convois, à parcours continu, pour le transport du charbon.

Q. Cela n'arrive qu'à certaines saisons, lorsque vous transportez le grain en grande quantité vers l'est, que vous ayez un grand nombre de fourgons vides à faire revenir vers l'ouest, pour avoir l'avantage de transporter du charbon dans cette direction?—R. Du charbon et des marchandises transportées par les navires. Le charbon n'est pas la chose la plus importante. Il y a une douzaine de navires arrivant à Fort-William et qui transporte autant de fret qu'il leur est possible et nous nous efforçons de prendre ce fret, le plus tôt possible. Il nous faut parfois retenir le charbon en été et il nous faut faire venir à Fort-William des fourgons vides qu'il nous faudra traîner environ quatre ou cinq cents milles, afin de pouvoir transporter les marchandises. Nous tâchons de diriger ce charbon vers l'ouest quand nous avons des fourgons vides disponibles, afin d'effectuer ce service à aussi bon marché que possible. A Fort-William nous avons organisé des abris pour emmagasiner près de 2,000 tonnes de charbon, de manière à y laisser accumuler une certaine quantité de ce combustible lorsque nous n'avons pas de fourgons disponibles, et à l'expédier dès que nous avons les fourgons nécessaires.

Q. Quant au trafic des soieries et du thé? Combien avez-vous de steamers transpacifiques apportant à Vancouver des soieries et du thé?—R. Les steamers actuellement occupés à ce trafic?

Q. Combien de voyages un steamer accomplit-il dans une année? Je veux parler des steamers qui transportent les soieries et le thé—R. Environ deux chaque mois.

Q. Sont-ce deux voyages, aller et retour, par mois?—R. Rien, entre les six steamers, il y a six départs chaque deux semaines.

Q. Il y a deux arrivées par mois?—R. Oui, c'est bien cela.

Q. Par conséquent, il y a 24 arrivées par mois?—R. A peu près cela.

Q. Quelle est la durée du parcours depuis Vancouver jusqu'au point de destination à l'est?—R. Nous tâchons que le voyage se fasse en six jours

Q. Alors, si le départ a lieu le lundi matin, vous ne seriez aucunement obligés d'arrêter l'acheminement du convoi le dimanche?—R. Oui. Tout dépend de la rapidité du convoi sur sa route.

Q. Mais le voyage s'accomplit en six jours?—R. J'ai dit six ou sept.

Q. Dans ce cas, il y aurait des voyages au sujet desquels vous n'auriez pas à subir cet arrêt du dimanche?—R. Environ deux voyages, peut-être.

Q. Donc, sur 22 voyages de convois chargés de soieries et de thé, il arrivera rarement que le convoi soit arrêté deux dimanches sur la route?—R. Non, pas pour les convois chargés de soieries.

Q. Quant au thé?—R. Je suppose que la conjoncture ne se produirait pas, si le thé arrive le samedi, cela dépend des circonstances.

Q. Cela pourrait arriver une ou deux fois dans le cours de l'année?—R. Je ne saurais le dire au juste; la chose peut arriver en tout temps. Nous ne tenons pas du tout à ce qu'un convoi portant des marchandises qui peuvent valoir $2,000,000 soit retenu pendant 24 heures, vu qu'il nous faut maintenir une somme considérable d'assurance sur ces marchandises.

Q. De fait, vous préféreriez que cela arrivât plus souvent dans le cours de l'année?—R. Nous ne voulons que cela arrive deux fois.

Q. Mais vous ne vous attendez pas à ce que pareil cas se produise plus de deux fois en une année?—R. A tout événement, nous ne voulons pas que nos convois soient arrêtés dans leur acheminement.

Par M. Ames:

Q. La cargaison d'un steamer chargé de soieries et de thé est-elle suffisante pour remplir tout un convoi?—R. Un convoi de soieries est assez dispendieux. Nous sommes bien favorisés quand nous recevons assez de soieries pour former un convoi entier.

Q. En est-il de même pour le thé? La cargaison d'un steamer suffit-elle pour remplir un convoi?—R. A certaines époques.

Q. Est-ce qu'un steamer apporte en certains temps plus de thé qu'il n'en faut pour remplir un convoi entier?—R. Cela arrive pour quelques-uns des steamers.

Par M. Pringle:

Q. Vos convois chargés de soieries traversent généralement la frontière à Prescott?—R. Oui, en destination de Patterson, dans le New-Jersey.

Q. Et s'il advient que ces convois arrivent à cet endroit quelques instants avant minuit, le samedi, il sera retenu jusqu'au lundi?—R. Sans doute, à moins que nous ne transgressions la loi.

Par M. Miller:

Q. Vous parliez de la concurrence des lignes américaines. Y a-t-il quelques grands chemins de fer américains qui font comparativement plus d'affaires le dimanche que votre propre chemin de fer. Je me suis laissé dire que le chemin de fer Chicago et Northwestern a récemment changé de méthode, qu'il est loin de faire autant d'affaires que vous, le dimanche, et que le changement a été fait seulement pour des raisons d'économie. Cela a-t-il été porté à votre connaissance?—R. Je n'en ai pas eu connaissance.

Par M. Piché:

Q. Avez-vous pris connaissance de ce qui a été publié à Montréal, dans un journal du dimanche, à l'effet que le bill de l'observance du dimanche imposerait au chemin de fer du Pacifique Canadien une dépense de $40,000,000 par année?—R. Non.

Q. Que dites-vous de cet article?—R. Je n'ai jamais fait le calcul de la dépense que le bill en question nous imposerait. Nous ne pouvons le faire; nous ne pouvons prévoir la somme des affaires pouvant se présenter et requérir notre attention.

Par M. Pringle:

Q. Vos rivaux au sujet de la ligne frontière, tiennent-ils leurs convois en mouvement le dimanche; je veux parler de ceux qui vous font concurrence?—R. Oui, tous.

Par le Président:

Q. Est-ce qu'il ne sont gênés par aucune restriction?—R. Aucune que je sache.

Par M. Sinclair:

Q. Sous le rapport de la concurrence américaine, éprouvez-vous plus de désavantages que le manufacturier qui est obligé de fermer ses ateliers le dimanche?—R. Notre position serait tout simplement celle-ci: les manufacturiers ne nous donneraient pas leurs marchandises à transporter.

Q. Je comprends cela, mais vous ne seriez pas plus à plaindre que le manufacturier canadien qui est obligé de fermer ses ateliers, qui lutte contre l'industrie correspondante américaine et qui est ainsi privé du travail de ses employés et du profit qu'il en retirerait le dimanche; c'est une perte pour lui?—R. Mais les manufacturiers américains ferment leurs ateliers le dimanche; du moins, je crois qu'il en est ainsi.

Q. Est-ce que leurs ateliers ne sont pas en activité le dimanche?—R. Je ne crois pas qu'on y travaille le dimanche. Je crois que, dans lest Etats-Unis, le manufacturier est sur le même pied que le marchand.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Il n'y a pas de comparaison entre les chemins de fer et les manufacturiers?—R. Il y a un ou deux points que j'ai réservés et au sujet desquels je désirerais dire un ou deux mots, si vous me le permettez. Prenez la question des convois à parcours total. Je crois avoir dit que nous avons besoin des services d'un inspecteur pour examiner avec soin les roues des fourgons, d'hommes pour laver les wagons des trains, y déposer la glace et faire le huilage; de plus, nous avons besoin d'hommes à la gare

pour manier les colis des voyageurs et la vente des billets, de même que pour la surveillance à exercer sur la voie. Quant à la question de la neige, il nous faut faire circuler certains convois, surveiller les éboulements de roches qui pourraient arriver; nous avons besoin d'hommes qui surveillent la voie nuit et jour, tout le long de l'année. Il ne se passe guère de jour sans une surveillance active, sous ce rapport, afin de s'assurer qu'il n'y a rien de dérangé. Ce travail est de tous les jours, bien que ce ne soit pas un travail ardu, parce que la besogne de ces hommes se borne à être assis et à surveiller. S'il nous fallait rompre les convois de marchandises, même pour un convoi partiel, ce serait imposer aux employés des gares un surplus énorme de travail, même le dimanche, afin de permettre à tous les convois d'entrer en gare, à une tête de division, le dimanche. Rompre ainsi les convois, et débarrasser la voie des fourgons pour préparer l'espace nécessaire représente une somme énorme de travail, plus de travail que celui qu'exige l'acheminement non interrrompu des convois, et nous coûterait tout autant. La livraison, le dimanche, des colis des voyageurs est très importante. Elle est nécessaire, parce que les voyageurs tiennent à avoir leur bagage avec eux. Passons maintenant aux bateaux-traversiers en hiver; à Détroit, il nous faut les tenir toujours en mouvement, et, il en est ainsi tout le long de l'hiver, surtout quand la glace se forme rapidement. Mais nous les chargeons, car nous ne pouvons les faire traverser et retraverser la rivière à vide alors que nous avons des centaines de wagons et de fourgons stationnés sur l'une ou l'autre rive attendant d'être transportés sur l'autre bord. Je suppose que l'on n'a jamais eu l'intention de détacher du convoi, le dimanche, le wagon de messagerie, et de permettre l'acheminement de trains à parcours continu sans les wagons des messageries, ou les wagons employés mi-partie pour les fins de messagerie, et mi-partie pour le transport des malles. Je ne suppose pas que l'on ait eu l'intention d'interrompre le trafic des messageries le dimanche, de sorte qu'il faudrait décharger, le samedi, le wagon des messageries et le recharger pour le train du lundi matin.

M. FITZPATRICK.—C'est là un des nombreux problèmes difficiles que nous avons à résoudre.

M. McNICOLL.—Je dis ceci, bien que je ne sois pas certain d'avoir parlé des convois transportant les immigrants qui voyagent par groupes à destination de l'Ouest. Il faut que nous arrangions les choses de manière à faire revenir à temps des locomotives pour traîner ces convois.

M. FITZPATRICK.—Ce point a déjà été étudié, et vous nous avez dit que, relativement au service des messageries, il y a ici un officier de ces compagnies qui a beaucoup d'expérience à cet égard et qui fournira, au besoin, les explicatios voulues.—R. Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire au comité.

M. JACKSON (Elgin).—Maintenant, je ne retiendrai l'attention du comité que quelques instants sur la question des animaux vivants. Je suis intéressé à ce trafic, et l'éleveur de bestiaux ne désire pas transgresser la loi du dimanche, s'il peut s'en dispenser; cependant, par les dispositions du projet actuel, il est permis de transporter le dimanche les animaux vivants destinés à l'exportation. La question que je désire soumettre au comité est celle-ci: en quoi la loi projetée va-t-elle affecter le trafic des animaux vivants? De fait, dans l'Ontario, notre point de distribution est Toronto. Notre bétail y est expédié par nous, soit comme cultivateurs, soit comme éleveurs de bestiaux, pour y être vendu. Je puis bien dire ici que nous ne pouvons pas envoyer nos animaux selon notre désir, parce que c'est la dernière chose à laquelle pense une compagnie de transatlantiques que de nous laisser savoir à quelle date elle désire que le bétail soit rendu au port d'embarquement, c'est-à-dire pour l'exportation. Maintenant le bétail est l'une des marchandises les plus périssables qu'il y ait à transporter. Je vous citerai cet exemple. Dans l'ouest d'Ontario, un expéditeur envoie une charge d'animaux vivants destinés à être embarqués à bord d'un navire qui doit partir de Montréal le mardi matin. Il les consigne pour parcours continu jusqu'au port d'embarquement avec la condition qu'ils seront nourris à Toronto. D'un autre côté j'envoie une charge d'ainmaux vivants à Toronto, lesquels sont destinés à l'exporta-

tion. Rendus à Toronto, ces animaux sont revendus et mis de nouveau à bord des convois. Il peut se faire que ces derniers animaux soient embarqués sur le même navire que les autres animaux mentionnés antérieurement. En vertu du présent bill, tel que rédigé maintenant, le convoi chargé des animaux destinés à l'exportations, et ayant droit à un parcours contenu ne serait retenu à Toronto que pour le temps nécessaire pour nourrir ces animaux, mais le lot d'animaux expédiés par moi, et consignés d'abord à Toronto, bien que destinés en définitive à l'exportation, ne pourraient être mis à bord du convoi ci-dessus mentionné, parce qu'ils auront changé de propriétaires à Toronto, et qu'ils seront considérés virtuellement comme étant expédiés de Toronto. Cela causera une grave injustice aux commerçants d'animaux. Du moment que vous éloignez de leur ferme, un lot d'animaux, il vous faut les faire accompagner par un homme (les compagnies de chemin de fer vous permettent d'envoyer un homme avec ces animaux). A chaque tête de division, les animaux sont débarqués et nourris. Il faut qu'ils soient débarqués et que l'on en prenne soin, et cela entraîne une très-forte dépense. Si vous sortez le bétail de l'étable et l'éloignez des lieux qu'il habite, il devient nerveux et excité, et perd beaucoup d'embonpoint. En ma qualité de représentant d'une certaine classe de canadiens qui ont du respect pour le dimanche et pour l'opinion de leurs concitoyens de toute croyance, je crois avoir droit de demander que l'on ne mette dans nos statuts rien qui soit de nature à nuire au trafic de cette classe de personnes, ou à leur faire perdre de l'argent, parce que nous ne sommes pas en état de rémédier aux inconvénients de notre position, ni de dire quand les animaux que nous avons expédiés pourront partir de manière à arriver à temps à leur destination. Afin que leur embarquement ait lieu à bord d'un navire dont le départ de Montréal a été fixé à mardi matin, les animaux doivent être rendus à Montréal au plus tard le lundi, à midi. Pour éviter que ces animaux ne souffrent, il est nécessaire qu'ils aient un bon repas avant d'être embarqués. Il est également nécessaire qu'ils passent à l'inspection et qu'ils soient marqués avant l'embarquement, sans quoi le navire le peut pas les recevoir. Or, si vous retenez ces animaux à Toronto jusqu'à minuit le dimanche, il est impossible qu'ils arrivent à leur destination et soient mis à bord du navire en aussi bonne condition où ils devraient être.

M. FITZPATRICK.—La difficulté semble être apparemment celle-ci d'après ce que vous dites. En vertu de la loi projetée, quiconque expédie ses animaux directement pour l'exportation peut les acheminer sans arrêt, mais vous expédiez vos animaux non pas directement au port d'embarquement, mais bien à Toronto, là où ils sont achetés et expédiés de nouveau par les derniers acheteurs, pour être exportés probablement par le même navire, et cependant vos animaux ne sont pas dans le même cas que les autres.

M. JACKSON.—Nous sommes placés dans une position tout à fait différente, monsieur Fitzpatrick, et si vos animaux subissent du retard en route, nous subissions des dommages sérieux.

M. FRANCIS H. MCGUIGAN, interrogé par M. Chrysler.

Q. Quelle est votre position?—R. Le quatrième vice-président, chargé de diriger l'exportation du chemin de fer du Grand-Tronc.

Q. En ce qui concerne le bill maintenant soumis à l'étude du comité, voulez-vous nous donner quelques renseignements quant aux effets que le bill pourra produire sur l'exploitation soit du Grand-Tronc, soit des autres chemins de fer canadiens en général; d'abord sous le rapport du travail aléatoire découlant de la mise en mouvement et du parcours des trains de voyageurs et des convois de marchandises. Le bill pourvoit à ce que les voyageurs puissent continuer leur route le dimanche; en sus du travail ordinaire exigé pour le mouvement des convois, y a-t-il quelque travail aléatoire ou accidentel nécessité par la circulation des trains de voyageurs?—R. J'ai entendu le témoignage rendu par M. McNicoll, et il a donné à ce sujet des détails tellement précis qu'il m'a réellement laissé peu de chose à dire. J'approuve virtuellement tout ce qu'il a dit. Il reste bien peu à y ajouter. Se rattachant au mouvement des trains, il y a l'entretien des locomotives, la vente des billets, le soin des bagages, la marche et la conduite des locomotives et autres détails relevant du service des voyageurs.

Q. Alors qu'elle est la règle suivie par la compagnie du Grand-Tronc pour la circulation des trains de marchandises le dimanche?—R. Nous supprimons, autant que cela puisse faire, la circulation de nos trains de marchandises. Nous ne mettons pas sur la route, le dimanche, notre local ou convoi arrêtant à toutes les gares, excepté quand il y a de grands retards dus aux tempêtes ou à toutes autres circonstances qu'il nous est impossible de prévoir. Nous avons dans de rares occasions permis à un train de marchandises de finir le dimanche un voyage qui n'était pas terminé le samedi; mais cela nous est arrivé rarement.

Q. D'après vous, que signifient les mots "trains d'entier parcours employés dans ce bill, et quelle distinction faites-vous entre " train d'entier parcours (through freight) et train local (way freight)? Y a-t-il des trains qui ne sont pas désignés par l'un ou l'autre de ces termes?—R. Un train d'entier pacours est composé en grande partie de wagons qui vont d'un endroit terminus à un autre. Quelquefois, cependant, quand il n'y a pas un nombre suffisant de wagons pour former un convoi, on peut y mettre des wagons destinés à une gare intermédiaire, mais ces trains sont considérés comme des trains d'entier parcours.

Q. Bien qu'il puisse s'y trouver des wagons qui sont laissés à des gares intermédiaires?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que cela veut dire, d'une manière générale, que ces wagons ont de pleins chargements de marchandises?—R. Des wagons complets. Il y a très souvent du retard dans le chargement des wagons; il se trouve dans le convoi, un grand nombre de wagons vides qu'il est tout aussi important de faire circuler que ceux qui sont chargés, car pour assurer le mouvement des marchandises nous devons faire circuler les wagons vides.

Q. Quand un train, disons par exemple, de Montréal à Toronto, ou vice-versa, serait-il considéré, selon vous, comme train d'entier parcours?—R. Le convoi de Montréal à Brockville, allant à Toronto? Nous avons trois districts ou divisions entre Montréal et Toronto, Montréal à Brockville, Brockville à Belleville et Belleville à Toronto ou York. Un train circulant entre ces points, et dont les wagons auraient approximativemen t leur chargement maximum, serait considéré comme train d'entier parcours.

Q. Qu'entendez-vous, par train local?—R. C'est un convoi qui prend et laisse du chargement à plusieurs gares et fait le service des wagons, pour que les expéditeurs puissent les charger ou les décharger.

Q. Alors, quand vous dites, qu'en général, vous ne mettez pas en marche des convois locaux, le dimanche, de quelle catégorie de convois voulez-vous parler?—R. C'est là le train local ou train intermédiaire.

Q. Cependant, des trains d'entier parcours comprenant des wagons chargés de marchandises, sont en circulation le dimanche?—R. Oui, monsieur.

Q. D'un point quelconque à un autre, au Canada?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce nécessaire?—R. Nous le croyons.

Q. Pourquoi?—R. Parce que nous transportons beaucoup de marchandises qui sont considérées périssable et que nous devons expédier le dimanche, afin de faire face à la très grande concurrence que nous avons à subir.

Q. Eh bien, le bill fait des exceptions, pour ce qui concerne le transport des marchandises périssables, quand ces marchandises sont transportées par des convois contenant exclusivement des marchandises périssables. Qu'avez-vous à dire à ce sujet? R. Le bill peut faire des exceptions, mais nous ne pouvons pas nous y conformer, pour la bonne raison que ce commerce est sujet à des fluctuations et qu'il peut arriver que nous n'ayons que quatre ou cinq wagons chargés de marchandises périssables. Par exemple, supposons un train transportant, disons, 1,000 ou 1,200 tonnes de marchandises, de Toronto à Belleville, ou plus ou moins selon les circonstances. Nous pourrions n'avoir là que 200 tonnes de marchandises périssables, mais ces marchandises devront être transportées quand même et il nous serait impossible de faire circuler un train qui n'aurait que le quart ou moins que le quart de son chargement habituel; les dépenses seraient alors plus fortes que les profits.

Q. Que représenteraient ces 200 tonnes?—R. Le chargement de quatre ou cinq wagons.

Q. Pourquoi ne pourriez-vous pas mettre en marche ces wagons seuls?—R. Parce que les dépenses absorberaient les profits.

Q. Les profits ne paieraient pas le coût de la mise en circulation?—R. Non, monsieur.

Q. Y a-t-il d'autres raisons qui vous obligent à faire circuler des convois le dimanche? Est-ce seulement parce que vous le voulez bien?—R. Non pas, car nous préférerions ne pas être dans cette obligation.

Q. Parce que tous les autres chemins de fer font comme cela, je veux dire presque tous les autres chemins de fer; il y a peut-être, je crois, deux ou trois exceptions.

Q. Que pensez-vous de la circulation des trains aux Etats-Unis sur les lignes qui sont de l'ouest à l'est, au sud de la frontière?—R. Autant que je sache, ces trains circulent sans restriction aucune. C'est ce que j'ai vu et ce qu'on m'a dit.

Q. Est-ce que ces chemins de fer font concurrence aux vôtres pour le transport des marchandises?—R. Sur un parcours de 100 milles au sud des lacs, leurs lignes sont parallèles au nôtres.

Q. Quel effet aurait sur votre trafic la suppression de ces convois le dimanche?—R. Nous perdrions beaucoup de trafic; en réalité, toutes les viandes, les salaisons, et le bétail vivant que nous transportons de Chicago et des Etats du Michigan et de l'Indiana, et qui tous nous arrivent par cette voie passeraient par les autres lignes et nous perdrions tout ce trafic.

Q. Par quelles autres lignes passeraient-ils?—R. Par les lignes américaines au sud des lacs.

Q. Vous avez un chemin de fer qui part de Chicago?—R. Oui, monsieur.

Q. Où sont expédiées ces viandes et salaisons?—R. Une très forte partie de ces marchandises, à certaines époques de l'année, passe la frontière par les Chutes Niagara et par Fort-Erié.

Q. Vers quel port sont-elles dirigées?—R. Peut-être vers New-York, peut-être vers Boston, cela dépend absolument du chemin de fer qui les transporte.

Q. Quelle partie du voyage se fait par le Canada?—R. A partir du tunnel ou de Détroit par la frontière de Niagara.

Q. Le tunnel à Sarnia ou à Détroit, jusqu'à la frontière de Niagara?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce qu'une partie de ce trafic est dirigée sur Montréal?—R. Oh! oui.

Q. Dans quelle proportion?—R. Je ne pourrais donner les chiffres exacts, mais il y en a une bonne partie qui y est transportée.

Q. Les salaisons sont transportées de Chicago à Montréal?—R. Oui, monsieur.

Q. Y a-t-il quelque différence dans les saisons, pour ce qui regarde la circulation des trains, le dimanche?—R. Sous quel rapport, M. Chrysler?

Q. En hiver. Y a-t-ils des raisons pour qu'il soit nécessaire de faire circuler des convois à part le transport des marchandises?—R. Il est arrivé quelquefois, depuis que je suis attaché à la compagnie du Grand-Tronc que, si nous n'avions pas fait circuler des trains le dimanche, et tenu la ligne ouverte, il nous aurait été impossible de faire circuler les convois le lundi, les voies auraient été obstruées et nous n'aurions pas pu nous en servir le lundi.

Q. Combien de sections, avez-vous entre Montréal et Sarnia?—R. Nous en avons quatre, maintenant, à partir de Mimico.

Q. Quelles sont-elles?—R. Brockville, Belleville, Toronto, y compris York et Mimico, et Sarnia.

Q. Veuillez donc me dire quel est le nombre maximum de trains de marchandises que vous devez mettre en circulation, sur la voie principale, par vingt-quatre heures?—R. Nous avons eu jusqu'à soixante trains sur une seule voie.

Q. Comptez-vous dans les deux directions, maintenant?—R. Oui, dans les deux directions.

Q. Cela veut dire trente dans chaque direction?—R. Oui.

Q. Quelle est, suivant vous, la moyenne? En prenant cette moyenne pendant la saison d'été, quand le port de Montréal est ouvert, ma question vous paraîtra peut-être plus juste?—R. La moyenne varierait probablement de 30 à 40 convois; 15 à 20 dens chaque direction. Le trafic est très considérable sur la voie principale.

Q. S'ils sont arrêtés, comme le stipule le bill, aux points terminaux de chaque division, disons à York ou Mimico, cela voudrait dire qu'il y aurait agglomération de ce nombre de convois, 30 ou 40 à cet endroit, pendant les vingt-quatre heures, de minuit le samedi à minuit le dimanche?—R. Si je comprends bien votre question, ce que vous voulez dire, c'est si nos convois sont tenus d'arrêter, de minuit samedi jusqu'à minuit dimanche.

Q. Oui, sans doute, il y a une exception que le comité comprend.—R. Cette exception est impossible.

Q. Mais, s'ils sont si nombreux, et s'ils sont tous arrêtés, comme je l'ai dit, cela voudrait dire que 30 ou 40 convois en moyenne, et quelquefois même 60, pourraient se trouver là. Est-ce qu'il faudrait beaucoup plus de travail pour les remettre en circulation?—R. Ce travail augmenterait en proportion du nombre de convois; il y aurait une plus grande somme de travail à faire pour réunir les wagons, les accoupler et les remettre en marche.

Q. Pourriez-vous à un de ces endroits mettre en garage des trains de marchandises de 30 à 40 wagons?—R. Non.

Q. Quel est le point terminal le plus considérable?—R. Montréal, je crois, présente les plus grandes facilités de garage. Montréal et Toronto sont les deux points terminaux les plus considérables que nous ayons.

Q. Avec Toronto, vous comptez York et Mimico?—R. Oui, monsieur, nous les comptons avec Toronto.

Q. Mimico est à peu de distance à l'ouest, et York à une courte distance à l'est de Toront?—R. Oui, 6 ou 7 milles.

Q. A quoi servent-ils?—R. A former les convois qui passent par Toronto.

Q. Ce sont là, en réalité, des faubourgs de Toronto?—R. Oui.

Q. Combien de convois pouvez-vous mettre en garage, à York, par exemple?—R. Nous serions joliment embarrassés, si nous avions là plus de quatre ou cinq convois à la fois et si nous étions obligés de les y garder.

Q. Combien, en moyenne, ces convois ont-ils de wagons?—R. De l'Est en destination de York, nous pourrions mettre environ 30 wagons.

Q. En auriez-vous moins pour l'Ouest?—R. Non pour 40 à 50 wagons allant à l'Ouest, la proportion des wagons vides serait plus grande.

Q. Il y en a plus à destination de l'Ouest?—Oui.

Q. Cela est dû à ce qu'il y a certains wagons vides qui ne sont pas aussi lourds?—R. Oui, monsieur.

Q. Qu'arriverait-il si vous essayiez d'observer la loi à la lettre et d'arrêter ces convois aux points terminaux?—R. Si on me le permettait, je dirais, qu'il arriverait par fois, que le chemin serait embarrassé pendant une semaine, avant que nous puissions le remettre de nouveau en bon état, pour la raison que dans une grosse tempête, il ne serait pas nécessaire que la neige fût bien épaisse. Mais s'il s'élève un grand vent, elle se masserait au-dessous des wagons, la voie serait complètement obstruée et il nous serait impossible de sortir les wagons de là. Il faudrait les tirer un ou deux à la fois et enlever la neige. Il nous a fallu, un jour, à Montréal, employer jusqu'à trois locomotives à la fois, pour tirer des wagons enneigés de cette manière.

Q. Faut-il une grande quantité de neige pour cela?—R. Ce n'est pas tant cela comme une température très froide avec un vent violent. Souvent, aussi, lorsqu'il est tombé de la neige après une température un peu douce, quand la terre est passablement couverte, deux ou trois pouces de neige sur la glace, et s'il y a du vent, il n'en faut pas plus pour obstruer la voie.

Q. Et les wagons sont absolument pris dans la glace, je suppose?—R. Oui, très souvent.

Q. Quel est votre avis, quant à la possibilité de distinguer, si un convoi est chargé pour l'exportation, pour l'exportation directe, ou non?—R. Je n'ai pas bien saisi le sens de votre question.

Q. L'exception spécifiée, ici, dans le bill, concerne " les convois de chemin de fer en transit, quand le jour du Seigneur commence et qui sont exclusivement chargés, soit de bétail vivant destiné à l'exportation immédiate par vaisseaux à un port quelconque océanique, ou de marchandises périsables, ou des deux à la fois. Avez-vous quelques moyens de connaître quelle proportion du bétail vivant est destinée à l'exportation immédiate?—R. D'une manière générale, je crois que les connaissements pourraient nous renseigner.

Q. Vous pensez que par les connaissements, nous pourrions être renseignés à ce sujet?—R. Oui, monsieur.

Q. Comment?—R. En indiquant la destination.

Q. Le bétail expédié par une ligne de vapeurs?—R. Oui.

Q. Mais si le bétail est expédié à Montréal, naturellement, nous n'en saurions rien?—R. Vous voulez dire, s'il est consigné à Montréal, à un marchand.

Q. Oui?—R. Non, nous ne pourrions savoir cela.

Q. Que voulez-vous dire, quand vous parlez du transport du charbon? Y a-t-il des circonstances où il est nécessaire de transporter du charbon, ou autres choses indispensables, le dimanche?—R. Très souvent.

Q. Dans quelles circonstances?

M. Fitzpatrick.—Il n'est guère juste, je crois, de prétendre que M. McGuigan corrobore M. McNichol sur ce point.

R. Oui, mais avec la permission du président, je pourrais citer une circonstance plutôt exceptionnelle. Pendant le dur hiver que nous avons eu dans Ontario en 1903-04, je crois que c'était en fevrier 1904, mais je ne saurais l'affirmer, il est arrivé une fois, qu'une de nos locomotives se trouva, sur une voie de garage, absolumnet dépourvue de charbon, et nous avons dû mettre en marche une autre locomotive avec un wagon de charbon, pour l'alimenter. Avant d'avoir parcouru un mille avec cette locomotive de secours, nous étions obligés d'en avoir une autre; bien plus, nous dûmes demander une troisième locomotive et il nous fallut trois locomotives et environ 70 hommes, travaillant pendant 12 ou 14 heures pour amener ce wagon de charbon à cette locomotive, sur la voie de garage le samedi soir et le dimanche. Mais il s'est encore passé autre chose de fort singulier pendant cet hiver-là. Quatre ou cinq dimanches de suite la température fut douce, ce qui nous permit de transporter du charbon à plusieurs de ces endroits dans le nord d'Ontario, en utilisant nos locomotives pour trains de voyageurs, lesquelles ne sont pas en service le dimanche; et le lundi, à midi, les voies étaient de nouveau complètement obstruées. Si nous n'avions pas transporté de charbon le dimanche, nous n'aurions pu faire circuler les wagons le lundi ou le mardi, car le mauvais temps avait rendu la chose impossible.

Q. C'était une coïncidence, mais c'est arrivé quand même?—R. Pendant quatre ou cinq dimanches de suite. Le temps était doux, le vendredi et le samedi; le dimanche était assez beau pour permettre le transport du fret et nous avions les moyens nécessaires pour le faire, pour la bonne raison qu'il n'y avait pas de convois de voyageurs en circulation ce jour-là.

Q. A ce propos, M. McGuigan, croyez-vous qu'il faudrait aux compagnies de chemins de fer, un plus fort matériel roulant pour se conformer aux exigences de ce bill?—R. Nous n'en avons pas eu assez, depuis les sept dernières années, pour faire face aux besoins du trafic, pendant six ou huit mois de l'année. Je crois que la saison d'hiver exigerait 25 pour 100 plus de matériel roulant, tandis que les pertes réelles seraient de 14 à 16 pour 100; cependant avec les retards et les inconvenients qui résulteraient de la suppression des convois, pendant 24 heures, il faudrait augmenter de 20 à 25 pour 100 notre outillage et notre matériel roulant, pour transporter tout le trafic que nous avons maintenant.

Par M. Miller:

Q. Vous avez parlé de deux ou trois exceptions à la règle permettant de faire circuler des trains de chemins de fer, le dimanche. Quelles sont ces exceptions, et sur quels chemins?—R. Je crois qu'il y en a deux ou trois. Oui, je crois que dans l'Etat de Georgie il n'y a aucune restriction, mais ce sont-là des gens arriérés, vous savez.

Q. Y en a-t-il d'autres?—R. Je n'ai entendu parler que de la Georgie, et cet Etat est dans le Sud.

Q. Est-ce que le Chicago and Northwestern a autant de trafic, le dimanche, que la compagnie du Grand-Tronc?—R. Je suis porté à croire, dans les circonstances actuelles d'après les informations que j'ai reçues que leur trafic est beaucoup plus considérable que le nôtre. Ils ont essayé, on me l'a dit, mais je ne saurais l'affirmer, qu'ils ont diminué dans une certaine mesure leur circulation le dimanche.

Q. Peut-être, cette question n'est-elle pas très pertinente, mais j'ai remarqué, que vous et M. McNicholl avez parlé de la nécessité de travailler, le dimanche, par suite de la concurrence que vous font les lignes américaines. Est-ce exact?—R. Absolument. Nous ne sommes pas en concurrence avec le Chiago and Northwestern.

Q. Non, je veux dire les lignes américaines qui passent au sud de la vôtre?—R. Oui, nous sommes en concurrence avec ces lignes.

Q. Et si ce n'était que cette concurrence, il ne vous serait pas nécessaires de travailler, le dimanche, comme vous le faites maintenant?—R. C'est possible, mais le trafic américain que nous avons nous y obligerait tout de même.

Q. Ce que je voulais savoir est ceci. L'Etat de New-York a des lois plus sévères sur l'observance du dimanche que celles que nous avons dans Ontario et j'ai été étonné d'apprendre que ce soit la concurrence des chemins de fer canadiens qui a forcé les lignes américaines à continuer leur trafic le dimanche?—R. Je ne le crois pas.

Par M. Fitzpatrick:

Q. La difficulté est que nous avons une année plus courte pour le commerce d'exportation ?—R. Oui, monsieur, je dois dire que cela représente une différence de quatre ou cinq mois.

Par M. Pringle :

Q. Vous avez parlé de l'Etat de Georgie. Est-ce que dans cet Etat, tous les trains réguliers de voyageurs et de poste sont en circulation ?—R. Je ne saurais répondre affirmativement. J'ai compris qu'il n'y avait de restrictions que pour les trains de marchandises.

Q. Les lois de la Georgie permettent de rendre à destination tous les trains le dimanche?—R. Oui.

Par M. Smith, Nanaïmo :

Q. Est-ce que les gages pour le travail du dimanche, sont plus élevés que ceux des autres jours?—R. Pas pour les employés des trains. Seulement, nos hommes reçoivent un supplément de moitié, quand nous sommes dans l'obligation de renouveler un pont ou de tout travail que nous ne pouvons remettre.

Par M. Macdonell :

Q. Quel repos donnez-vous à vos employés, le dimanche?—R. Tous nos règlements pourvoient à ce qu'on donne un repos de huit heures à tout employé qui le demandera.

Q. C'est là chose certaine?—R. Oui.

Par M. Ames:

Q. Mais il n'y a rien qui stipule qu'un employé aura droit à un jour de repos après six jours de travail?—R. Non, monsieur. Mais nous ne pouvons forcer un homme à travailler sur un convoi ou une locomotive, s'il déclare qu'il lui est physiquement impossible de faire son travail. Nous ne l'oserions pas.

M. C. W. Spencer est appelé.

Par M. Casgrain:

Q. A quel chemin de fer, êtes-vous attaché maintenant?—R. A celui de MM. Mackenzie et Mann qui passe à l'est de Fort-William.

Q. Quelle position officielle y occupez-vous?—R. Gérant général.

Q. Avant d'être attaché au chemin de fer de MM. Mackenzie et Mann, où vous êtes maintenant employé, quelle position aviez-vous?—R. Surintendant général du transport sur le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Q. Vous avez entendu le témoignage donné ici par M. McNicholl?—R. Oui.

Q. Vous corroborez son témoignage?—R. Oui.

Q. Et celui de M. McGuigan aussi?—R. Certainement.

Q. J'aimerais à vous poser une question qui a aussi été posée à M. McGuigan; il s'agit de l'obligation où vous êtes de faire circuler les wagons vides. Voulez-vous expliquer cela au comité?—R. C'est très facile à expliquer. Il est indispensable de faire circuler les wagons vides, dans une direction opposée à celle que suivent ceux qui sont chargés, en assez grand nombre, pour transporter tout le fret que nous pourrions avoir plus tard. Cela revient à dire, que si vous expédiez vers l'est des wagons chargés le samedi, et que si vous ne les rendez pas, le dimanche, à une gare divisionnaire, assez vite pour qu'ils puissent prendre un nouveau chargement, il vous sera impossible de faire face aux besoins du trafic. Ce trafic est sujet à des fluctuations, à certaines époques de l'année. Pendant quelques temps, il se dirige dans une direction et à une autre époque de l'année il ira dans une direction contraire.

Q. S'il était défendu de faire circuler les wagons vides le dimanche, qu'arriverait-il?—R. Il arriverait tout d'abord, que nous ne pourrions faire face aux besoins du public et que, d'un autre côté, les compagnies de chemins de fer subiraient de lourdes pertes et le chargement ultérieur des wagons se trouverait gêné.

M. Tiffin est appelé.—Je voudrais corroborer ce qui a été dit. Seulement, j'aimerais à ajouter, pour ce qui regarde la circulation des wagons vides, que si nous ne les remettons pas en circulation, assez vite, nous paralysons nos élévateurs et le service de nos vaisseaux canadiens en même temps que nous faisons subir des retards aux navires océaniques, ce qui détournerait le grain au bénéfice des ports américains.

Par M. Casgrain:

Q. Veuillez donc dire au comité à quel chemin de fer, vous êtes maintenant attaché?—R. A la compagnie du Grand-Tronc, division nord.

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Surintendant de la division nord. Il y a une autre chose sur laquelle je crois devoir attirer l'attention: c'est l'agglomération des wagons vides jusqu'au lundi matin. Il en résulterait, jusqu'à un certain point, des dommages pour les manufacturiers établis le long de la ligne et qui attendent ces marchandises, le lundi matin, pour mettre leurs fabriques en opération. Si les wagons sont retardés du samedi soir au lundi matin, ces manufacturiers ne pourront recevoir leurs marchandises avant le mardi matin, ce qui leur occasione la perte d'une journée du travail. Ce sont les deux seuls points sur lesquels je crois devoir insister.

Par M. Chrysler:

Q. Y a-t-il, dans votre division, beaucoup de ces établissements industriels le long de votre voie?—R. Quelques-unes, mais le plus grand trafic que nous ayons dans notre division, de Midland à Montréal et Portland, est celui du grain.

Par M. Pringle:

Q. Alors, vous croyez que si vous ne pouviez faire circuler des convois, le dimanche, il en résulterait de grands retards pour les élévateurs?—R. Sans aucun doute. Cela retarderait aussi les navires. Si ces navires océaniques doivent attendre le grain qu'ils ont à transporter, ils se dirigeront nécessairement vers les ports américains, où ils sont sûrs d'avoir une livraison prompte.

Q. Les navires des lacs aussi?—R. Les navires des lacs seront dans le même cas.

Q. Où sont les élévateurs dont vous voulez parler?—R. A Midland, nous avons, aujourd'hui, en opération, un élévateur d'une capacité d'un million de boisseaux, et il y en aura un autre de terminé en juillet; nous en avons un à Collingwood et un autre à Meaford, ce qui nous donne quatre élévateurs.

Q. Et l'élévateur à bateau?—R. Cet élévateur n'est pas dans notre division.

Par M. Miller:

Q. Et Depot-Harbour, est-ce dans votre division?—R. Non, monsieur.

M. W. B. TORRANCE est appelé.—Je représente le chemin de fer Canada-Southern, qui fait beaucoup d'affaires au Canada, et notre surintendant divisionnaire, M. Adams, est ici présent, ainsi que le chef du mouvement des trains. Le témoignage qu'ils sont prêts à donner a déjà, dans une grande partie, été entendu, et je ne veux pas en aucune façon y revenir. S'il y a quelques questions que le comité désire poser, le surintendant ou le chef du mouvement seront, tous deux, très heureux de donner des renseignements.

M. FITZPATRICK.—Je crois que la seule différence qu'il y a entre le Canada-Southern et les autres compagnies, c'est la concurrence plus directe que ces lignes ont à subir de la part des chemins de fer américains.

M. TORRANCE.—Oui, et nous n'avons qu'un point divisionnaire sur notre ligne, et il nous serait absolument impossible d'arrêter tous nos convois à cet endroit.

M. AMES.—Combien de convois pourraient s'accumuler, à Saint-Thomas, un jour donné, si cette loi était en vigueur?

M. H. ADAMS.—L'obligation où nous sommes de rendre tous les convois en transit au point terminal le plus rapproché amènerait l'agglomération de quinze à vingt convois à Saint-Thomas. Il y en aurait un si grand nombre que nous ne pourrions pas les rendre à la gare terminale.

Q. Il s'agit du trafic destiné à l'est et à l'ouest?—R. Le trafic de l'est et de l'ouest.

Par M. Macdonnell:

Q. Vos trains de marchandises passent la rivière à Détroit, et repassent une seconde fois à Fort-Erié ou Niagara-Falls?—R. C'est là le fret destiné à l'est.

Q. Quelle est la longueur de ce trajet?—R. Deux cent vingt milles, à peu près.

Q. En supposant que vous cessiez toute circulation, le dimanche, et que vos convois soient immobilisés pendant vingt-quatre heures, qu'arriverait-il?—R. Il en résulterait, comme je l'ai dit, que les convois en transit ne pourraient être amenés à la gare terminale. Nous serions dans l'obligation de nous servir de la voie principale pour garer nos convois, et l'accumulation de wagons dans la cour occasionnerait plus que les vingt-quatre heures de retard dont on a parlé antérieurement. Il s'en suivrait, naturellement, que tout notre espace disponible serait entièrement employé à la mise en garage de nos convois, et le trafic, pour les trois ou quatre jours suivants serait si accumulé qu'il y aurait, en réalité, au moins, quarante-huit heures de retard dans la circulation des wagons et des locomotives. Cela représenterait beaucoup plus que 14 pour 100 de diminution dans le nombre de wagons disponibles, et il faudrait plus que cette augmentation dans la force motrice pour mettre en opération la seule division que nous avons entre Détroit et Buffalo.

ANNEXE No 1

Q. Combien faut-il de temps pour faire ce trajet entre Détroit et Buffalo de la manière ordinaire?—R. Le trafic le plus important parcourt la division dans dix heures, plus ou moins, et le moins important prend vingt-quatre heures ou plus.

Q. Et si vous y ajoutez vingt-quatre heures, ce trafic en souffrirait beacoup ?—R. Oui, le retard serait plus considérable, vu que la circulation des convois est très lente. Le mouvement des convois nécessiterait l'usage de quatre à sept ou huit voies, et si ces dernières sont occupées par les convois en garage pendant vingt-quatre heures, il en résulterait toujours autant de retard dans la circulation des convois que quand il survient une tempête de neige.

Par M. Sinclair :

Q. Quand vous parlez de quinze convois par jour, retranchez-vous les convois de voyageurs et ceux qui transportent du bétail vivant, ou est-ce que cela représente tout le trafic du chemin?—R. En vingt-quatre heures nous expédions des endroits divisionnaires quelquefois soixante convois transportant toutes espèces de marchandises dans la saison active. J'ai dit quinze, parce que ce nombre représente le nombre de convois qui circulent actuellement entre les endroits divisionnaires à minuit, le samedi.

Par M. Ames :

Q. Combien de convois de marchandises pourraient arriver de l'est et de l'ouest, à votre point divisionnaire, Saint-Thomas, dans les vingt-quatre heures, le dimanche?—R. Les convois de marchandises seulement.

Q. Les convois de marchandises seulement?—R. Nous pourrions en avoir de vingt-cinq à trente, chargés de marchandises et de bétail.

Q. Venant des deux directions?—R. Vingt-cinq ou trente convois dans chaque direction.

Q. Quelle position occupez-vous ?—R. Surintendant divisionnaire, pour cette division du Canada Southern.

Par M. Miller :

Q. Votre chemin de fer fonctionne conjointement avec le New-York Central, n'est ce pas ?—R. Oui, monsieur.

Q. Le New-York Central n'a-t-il pas une autre ligne qui fonctionne conjointement avec la sienne, au sud du lac Erié ?—R. Le Lake Shore appartient à la même compagnie.

Q. Serait-il aussi facile de faire circuler des convois de marchandises au sud du lac, que de les mettre en circulation au Canada?—R. Oui.

Q. N'est-ce pas ce qu'on fera probablement?—R. Si nous voulons avoir tout le trafic, je présume qu'il sera nécessaire de faire cela.

Q. Les convois pourraient être détournés à quelqu'endroit à l'ouest de Détroit et dirigés au sud du lac, sans passer, au Canada, sur la voie du Canada Southern?—R. Oui.

M. J. R. MARLOWE est appelé.

Par M. Casgrain:

Q. Quelle est votre occupation?—R. Gérant de la division des transports de l'Association des Manufacturiers Canadiens.

Q. Quel effet aurait un retard de 24 heures sur les affaires d'un manufacturier qui fabrique pour le trafic de l'est à l'ouest?—R. Cela aurait un très sérieux effet, surtout à certaines époques de l'année. Pour citer un exemple, prenons un fabricant d'instruments agricoles ou de voitures, qui envoie ses produits dans les Territoires du Nord-Ouest. Les cultivateurs et ceux qui achètent ces machines et instruments veulent les avoir immédiatement pour s'en servir, quand ils en ont besoin, et le fabri-

çant qui veut faire face à la concurrence de ceux qui sont établis plus près de là, disons dans les Etats-Unis, doit se rendre à ces exigences le plus vite possible. Si, comme je le comprends bien, on a l'intention d'arrêter la circulation des convois de marchandises, pendant vingt-quatre heures, lorsque le besoin de ces marchandises est pressant, si l'acheteur les veut immédiatement, il en résulterait beaucoup de dommages, et les envois pourraient encore être retardés avant qu'on eût remédié à la congestion qui suivrait l'arrêt de la circulation pendant 24 heures. Il pourrait en résulter, qu'une consignation pourrait très bien être retardée de deux ou trois jours, et il est possible qu'alors il serait trop tard pour en disposer. La conséquence de tout cela c'est qu'on chercherait à expédier ses marchandises par une autre voie, probablement par les lignes américaines, qui ne sont pas astreintes à des restrictions semblables à celles que l'on veut insérer dans ce bill.

Q. Vous dites que vous pensez cela. N'en êtes-vous pas sûr?—R. C'est un fait généralement connu qu'il en serait ainsi, c'est-à-dire que le trafic irait aux lignes américaines.

Et le comité s'ajourne jusqu'à 3 heures.

MARDI, 24 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 3 heures.

Le PRÉSIDENT.—Y a-t-il ici quelque représentant des compagnies de messageries?

M. F. H. CHRYSLER, C.R.—Je comparais au nom des compagnies de messageries. Je désire appeler M. Stout, qui est le président et le gérant général de la Cie de messageries Dominion; mais, avant de l'interroger, je désire expliquer que notre manière d'interpréter le bill est que, d'après l'article 2, le travail des employés des compagnies de messageries est prohibé entre les heures de minuit le samedi soir et de minuit, le dimanche soir:

" Il ne sera permis à aucune personne, le jour du Seigneur, de vendre ou offrir en vente ou acheter aucune marchandises, biens meubles ou autres propriétés personnelles ou immobilières, ou de faire ou règler aucune affaire relative à son occupation ordinaire, ou de faire ou d'employer toute autre personne pour faire aucun travail, affaire ou travail se rapportant à cette occupation, ce jour-là."

Alors, d'après notre manière d'interpréter cet article, il en résulterait que le fourgon des messageries qui est attaché à un train de voyageurs devra être stoppé à minuit, le samedi soir, et rester immobile durant vingt-quatre heures. D'après cette interprétation de la loi, le témoignage de M. Stout sera entendu.

R. W. S. STOUT, appelé et interrogé.

Par M. Chrysler:

Q. M. Stout, veuillez-nous dire où la Cie de Messageries Dominion fait affaires?—R. Par tout le Canada, de Winnipeg à Vancouver, avec des lignes succursales intermédiaires se reliant à des points étrangers tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique.

Q. Avez-vous d'autres lignes de messageries ailleurs que sur le chemin de fer du Pacifique Canadien et les steamers de cette compagnie?—R. Oui, quelques autres lignes, quelques lignes courtes en Canada.

Q. Comment sont-elles exploitées?—R. Eh bien, nous exploitons quelques courtes lignes de chemin de fer, le Père Marquette dans l'ouest d'Ontario, le chemin de fer

Ontario Central, et nous exploitons aussi des lignes de diligence, puis quelques lignes de bateaux à vapeur.

Q. En dehors des steamers du Pacifique Canadien?—R. Oui.

Q. Où sont les lignes de diligence?—R. La plupart sont dans Ontario.

Q. Sont-ce, des lignes courtes reliées aux gares?—R. Des lignes courtes reliées au chemin de fer. Il a une ligne d'Ayr à Paris et Brantford. Il y en a quinze ou seize de ce genre, je crois.

Q. Quinze ou seize de ces lignes courtes sur lesquelles vos effets de messageries sont transportés par des diligences?—R. Oui.

Q. Combien de bureaux avez-vous en tout?—R. Mille soixante-trois, je crois, dans le moment:

Q. Est-ce que vos agents sont, dans nombre de cas, les agents du chemin de fer du Pacifique Canadien au même endroit?—R. Les agents du chemin de fer nous représentent à mille et trois endroits, je crois, sur un total de mille soixante-trois.

Q. Sur mille soixante-trois?—R. Oui.

Q. Alors à tous les endroits, moins soixante, l'agent du chemin de fer du Pacifique Canadien est l'agent de la compagnie de messageries?—R. Oui.

Q. Vos effets de messageries sont-ils, règle générale, transportés sur des trains à voyageurs?—R. Oui, presque invariablement.

Q. Et sur des bateaux à vapeur portant des passagers?—R. Oui.

Q. Quelle est la nature du service de messageries?—R. Il s'agit surtout du transport d'articles périssables, des marchandises de première valeur, de consignations d'urgence—rendues nécessaires par quelque accident aux machines, quand la question de temps prime toutes les autres.

Q. Et vous avez un fourgon ou une partie de fourgon sur presque tous les trains à voyageurs, je suppose?—R. Oui, sur tous les trains à voyageurs.

Q. Et un messager qui à soin du fourgon?—R. Oui.

Q. Toutes vos marchandises sont transportées sous la garde d'un agent de la compagnie? R. Oui, du moment où elles arrivent jusqu'à ce qu'elles soient livrées au consignataire.

Q. Et le transport des articles de valeur, comment le faites-vous?—R. Ils sont confiés aux soins du messager et sont surtout mis dans des coffres-forts à l'épreuve des voleurs et dans un coffre-fort plus petit.

Q. Prenez-vous le coffre-fort d'un bureau de ville, comme Ottawa, et le portez-vous à la gare?—R. Si un messager quitte Ottawa, il emporte son coffre-fort du bureau local.

Q. Et quand il arrive à destination, que fait-il du coffre-fort?—R. Ce dernier est enlevé et porté au bureau de ville où nous pouvons lui donner meilleure protection.

Q. Est-ce que le montant des valeurs transportées sous votre garde est, en aucun temps, très élevé?—R. Très considérable. La moyenne des risques quotidiens est d'environ un demi-million de dollars.

Q. Quelle serait la conséquence, si un fourgon de messageries quittant Montréal sur la voie transcontinentale, le samedi, ne pouvait continuer sa route avec le train après minuit?—R. Il serait, je crois, exposé à un risque très grand.

Q. Que feriez-vous?—R. Les fourgons sont chauffés à la vapeur et nous pourrions avoir quelque difficulté à protéger les articles périssables contre la gelée en hiver, et il n'y aurait pas pour des articles de valeur la protection voulue. Nous n'aurions qu'un homme en fonctions; il ne pourrait probablement pas rester tout ce temps à son poste sans être relevé, et il serait très difficile de trouver un autre homme à l'endroit où nous nous trouverions arrêtés.

Q. Combien de trains transcontinentaux y a-t-il par jour?—R. Deux par jour.

Q. Combien de trains traversant le continent le dimanche doivent faire une partie de leur tâche le dimanche?—R. Je crois qu'il y en a une dizaine dans l'une et l'autre directions.

Q. Voulez-vous dire cinq dans les sept jours?—R. Environ cinq dans les sept jours.

Q. Chacun d'eux se trouverait quelque part sur la route le dimanche?—R. Oui.

Q. Avez-vous qeulques cas où vous transportez des articles ou marchandises de messageries dans des wagons à marchandises en dehors des fourgons à messageries réguliers?—R. Non, pas dans les wagons à marchandises.

Q. Ou bien faisant partie d'un train de marchandises si vous voulez?—R. Les fourgons à messageries sont attachés aux trains à fruits quittant Vancouver.

Q. Voulez-vous, s'il vous plaît, expliquer cette partie de votre commerce?—R. Vu le grand nombre d'arrêts et la longueur du temps passé à chaque gare pour y charger ces wagons de fruits, ces wagons sont attachés au train à fruits qui quitte Vancouver le matin et ils sont conluits à une distance de 100 à 200 milles d'où ils sont détachés pour être ajoutés aux convois de voyageurs. Ils sont ordinairement destinés à la région des prairies.

Q. C'est à cause du nombre des arrêts que ces wagons ne peuvent être attachés aux trains à voyageurs?—R. Oui.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Ce sont des wagons de collection?—R. De collection, oui.

Par M. Chrysler:

Q. Mais plus tard, quand la collection a été faite, ces wagons sont attachés aux trains de voyageurs?—R. Ils sont distribués par un train de voyageurs.

Q. Et, allant vers l'ouest, sont-ils distribués par les trains de voyageurs? Laissez-vous les wagons de la même manière?—R. Non, les wagons vides sont envoyés directement au terminus et renvoyés.

Q. Alors il n'y a aucune difficulté sous ce rapport? Est-ce que cela arrive le dimanche?—R. Oui.

Q. Plus que les autres jours de la semaine?—R. Oui.

Q. Est-ce nécessaire ou bien pourrait-on retenir les fruits emballés le dimanche jusqu'au lundi?—R. Je ne le crois pas.

Q. Pourquoi?—R. Je crois qu'ils se gâteraient dans l'intervalle.

Q. A quelle sorte de fruits cela s'appliquerait-il?—R. Aux pêches, aux poires, aux prunes et à d'autres fruits tendres qu'on expédie par messageries.

Q. Et l'on en fait la cueillette tous les jours?—R. On en fait la cueillette tous les jours, et les fruits sont expédiés tous les jours. Quand les fruits sont cueillis et emballés le samedi, ils sont portés à la gare le même soir.

Q. Ils sont emballés et portés à la gare le samedi, puis votre fourgon de messageries passe le dimanche matin?—R. Oui.

M. Fitzpatrick.—Voulez-vous dire comment vous disposez de ces fruits quand ils arrivent à destination le dimanche matin?

Par M. Chrysler:

Q. Veuillez expliquer cela au ministre de la Justice. Si vous envoyez des trains de fruits vers l'est tous les jours de la semaine, l'un de ces trains arrivera à destination le dimanche. Commen en disposez-vous?—R. Je crois que la livraison a été faite jusqu'à ce jour. Les fruits de la Colombie-Britannique ont été transportés à l'est jusqu'à Calgary ou Medicine-Hat, en grandes quantités. On leur a trouvé un marché à divers endroits de l'Assiniboïa. Le commerce augmente rapidement, et je crois qu'avant longtemps l'on pourra aussi en envoyer au Manitoba.

Q. Ils ne sont pas encore venus à l'est jusqu'au Manitoba?—R. Pas encore à l'heure actuelle.

Q. Alors, quand les fruits à destination de Calgary ou de Medicine-Hat arrivent le dimanche, qu'en faites-vous?—R. Nous les déchargeons, et ils sont livrés aux consignataires.

Q. C'est du moins ce que vous croyez, peut être que vous n'en avez aucune connaissance personnelle?—R. C'est là ce que je comprends.

Q. Puis, avez-vous quelques cas semblables en ce qui concerne le district fruitier de Niagara?—R. Oui, les fruits emballés le samedi sont généralement expédiés au Manitoba ou dans les Provinces maritimes, vu qu'il n'y a pas de marché à proximité en ce qui concerne les parcours moins considérable.

Q. Où peut-on trouver un marché pour ces fruits?—R. Une partie peut en être vendue à Ottawa, aux endroits intermédiaires, et à Montréal.

Q. Et à Hamilton et Toronto, je suppose?—R. A Hamilton et à Toronto.

Q. Mais les fruits du samedi ne peuvent être vendus, le dimanche, dans les endroits environnants, et ils sont expédiés à l'est et à l'ouest, c'est là ce que vous dites? —R. On envoie des charges de wagon pour être distribuées dans le Manitoba et dans les provinces maritimes jusqu'à Halifax à l'est.

Q. Ces fruits sont en route le dimanche?—R. Oui.

Q. Quand arrivent-ils à destination?—R. Dans le Manitoba, ils arriveraient le lundi; ils arriveraient aussi le lundi à Halifax.

Q. A quelle heure recevez-vous ces fruits de la cueillette du samedi et où sont-ils livrés?—R. Ils viennent du district de Niagara, surtout de l'est de Hamilton, et d'une partie du district du lac Erié, au sud de Chatham, de Chatham à London.

Q. Oui?—R. Les fruits du district du lac Erié nous sont livrés vers le midi. Nous recevons ceux du district de Niagara vers les cinq heures.

Q. De l'après-midi?—R. L'après-midi.

Q. Et comment voyagent-ils sur les trains de voyageurs?—R. Ils sont transportés sur la ligne électrique jusqu'à Hamilton, où ils arrivent au T.H. & B. Une partie en est aussi transportée en bateau sur le lac jusqu'à Toronto et part vers l'est par le train qui quitte cette ville à dix heures du soir.

Q. Alors, est-ce que vous ne recevez pas de fruits du district de Niagara le dimanche?—R. Non.

Q. Mais, comme vous l'avez dit, vous en recevez dans la Colombie-Britannique?—Oui.

Q. Alors, de quelle sorte de wagons vous servez-vous pour le transport des fruits? —R. Nous nous servons d'un wagon spécialement construit et pourvu d'un capuchon ou soufflet, qui chasse les gaz délétères.

Q. Est-ce un wagon à glace?—R. Non, on ne compte que sur l'air frais.

Q. L'air frais?—R. Et le courant d'air frais dépend entièrement du mouvement du train.

Q. Quel serait le résultat, si vous deviez arrêter une charge de fruits à minuit, allant à l'est de Toronto, qui auraient quitté Toronto sur l'exprès de dix heures, le samedi soir? A quelle distance serait-elle rendue quand vous devriez l'arrêter?—R. Elle se rendrait à environ quarante milles de la ville de Toronto, à Myrtle, je crois.

Q. Disons Myrtle. Et si vous deviez y laisser votre wagons à messageries le samedi soir, quand pourriez-vous le faire continuer sa route?—R. Il ne pourrait pas être repris avant lundi midi.

Q. Vous dites qu'il devra y rester jusqu'à lundi midi. Quel en serait l'effet sur le contenu du wagon?—R. Je crois que ce serait à peu près le même que de le laisser dans une boîte chauffée dans un pays chaud. Les soufflets n'ont un effet visible que lorsque le wagon est en mouvement. Le soufflet a la forme d'un tuyau de steamer. L'air est chassé à travers et force les gaz délétères des fruits et en dehors des wagons par une autre ouverture.

Q. Est-ce que cette difficulté ne serait pas surmontée si vous aviez un wagon à glace?—R. Bien, l'on se sert de wagon à glace pour les fruits, mais d'après notre expérience, surtout pour les fruits d'Ontario, à leur arrivée à destination, disons à Winnipeg, le lundi, la chaleur du jour décolore les fruits et nuit à leur vente. C'est le système de soufflets qu'on a trouvé le plus acceptable.

Q. Vous avez mis de côté les wagons à glace et vous vous servez du système à soufflets pour le transport des fruits?—R. Oui.

Q. Et le système à soufflets dépend entièrement du mouvement des wagons ?—R. Oui.

Q. Quelle est votre coutume en ce qui concerne l'ouverture de vos bureaux le dimanche?—R. Ils sont généralement fermés.

Q. Il y a deux classes de bureaux. Aux gares de chemins de fer où l'agent de la compagnie et celui des messageries sont le même, je suppose que ce bureau est ouvert le dimanche, l'est-il?—R. Il n'est pas ouvert dans le sens ordinaire du mot. Je crois que si un paquet est apporté à l'agent, celui-ci l'acceptera probablement.

Q. Eh bien, en ce qui concerne des villes comme Ottawa, Montréal et Toronto? —R. Ils sont fermés, excepté en tant qu'il est necessaire d'y avoir un homme pour la protection des marchandises et articles de valeur.

Q. Vous y tenez quelqu'un qui sert de gardien?—R. Nous tenons toujours quelqu'un en fonction.

Q. Il ne fait pas d'affaires?—R. Le bureau est fermé, excepté que par entente spéciale ou accepte quelques consignations, des fleurs coupées et quelques autres menus articles périssables seraient reçus ou collectés pour rendre service.

Q. Collectés des habitations ou des serres-chaudes?—R. Oui.

Q. A l'autre bout de la ligne où se font les livraisons, que faites-vous quand l'agent des messageries arrive le dimanche?—R. Les effets sont reçus et déposés dans le bureau jusqu'au lundi matin, excepté les envois de poisson ou quelques envois de fleurs coupées qui se gâteraient avant le lundi matin; alors il faut les livrer tout de suite.

Q. Vous livrez ce qu'il semble nécessaire de livrer?—R. Oui.

Q. Mais ce n'est pas la règle établie? Et quant aux fruits ou autres articles périssables, à part les fleurs, qu'en faites-vous s'ils arrivent le dimanche? Les enlevez-vous des wagons?—R. Ordinairement on les garde dans le bureau, excepté si l'état des fruits exige que l'on prenne d'autres mesures.

Q. Est-ce que l'agent des messageries porte le coffre-fort au bureau?—R. Le coffre-fort est apporté au bureau quand nous n'avons pas les facilités voulues pour le protéger à la gare.

Q. Alors est-ce que votre commerce pourrait être efficacement ou convenablement fait si nous n'aviez pas la liberté de faire les choses que vous avez mentionnées?—R. Je ne le crois pas.

Q. Avez-vous des cas spéciaux en rapport avec l'arrivage des navires à l'un ou l'autre bout?—R. Oui, les steamers arrivent à Vancouver et à Halifax le dimanche et ces cargaisons sont envoyées.

Q. C'est-à-dire que les effets de messageries à vous consignés et qui sont sur ces navires sont déchargés et mis dans votre fourgon des messageries?—R. Oui.

Q. Et ils partent avec le train de voyageurs, je suppose, qui prend des passagers arrivés à bord de ce bateau?—R. Oui.

Q. La même condition existe-t-elle sur le lac Supérieur, à Owen-Sound et à Port-Arthur?—R. Pas de ce temps-ci.

Q. Pas maintenant?—R. Pas dans le moment. Nous ne nous servons pas des steamers des lacs, des steamers entre Owen-Sound et Port-Arthur.

Q. Vous en êtes-vous jamais servis?—R. Il y a quelques années.

Q. Les articles de messageries font le tour par chemin de fer?—R. Oui.

Q. C'est parcequ'ils se rendent plus vite à destination, je suppose?—R. Oui.

Q. M. McNicoll a parlé du commerce du poisson, voulez-vous nous dire comment cette partie du commerce est faite? Se fait-elle par messageries?—R. Oui. Il y a une forte quantité de poisson transportée de la côte du Pacifique pour être destribuée en petits lots par tout le Canada—elle est transportée dans des véritables fourgons de messageries—et une grande quantité est expédiée à pleins wagons à New-York et dans la Nouvelle Angleterre. L'arrivée de ces navires dépend tout à fait de l'endroit et du temps où ils prennent leur cargaison. Ils apportent de quatre à six charges de wagons chacun.

Q. Et combien de ces navires arrivent par semaine durant la saison?—R. Eh bien, cela dépend des conditions de la température, mais il y a trois navires et ils font généralement le voyage en quatre ou cinq jours. Je crois que nous avons eu jusqu'à deux et quelques fois trois navires à la fois, à Vancouver.

Q. Il peut y en avoir trois à la fois?—R. C'est possible, mais cela n'arrive pas souvent.

Q. Mais ce ne serait rien d'extraordinaire d'en voir entrer trois durant la même semaine?—R. Oui. Ordinairement, s'il fait beau, ils font un voyage par semaine.

Q. Et vous expédiez environ quatre charges de wagons?—R. Nous ne pouvons envoyer que deux charges de wagon sur un train, c'est la limite de leur capacité.

M. FITZPATRICK.—C'est un charmant contraste—une troupe d'opéra et une pièce de machine, n'est-ce pas?

M. KING.—Votre argument, va sans dire, s'applique entièrement en faveur de la machine.

Q. Par deux trains allant vers l'est chaque jour, vous pouvez envoyer quatre charges de wagons, deux par chaque train?—R. Bien, l'Impérial Limité, n'a pas toujours consenti à transporter du poisson. Il ne lui est pas toujours possible de transporter le poisson. Sur un train on nous permet d'avoir deux wagons de poisson, et si l'Impérial Limité peut prendre des wagons additionnels, il en prend.

Q. Vous avez d'autres articles de messageries, je suppose, dans vos fourgons?—R.—Outre le wagon régulier?

Q. Pourriez-vous assurer le service de ce commerce si ces wagons devaient être arrêtés en route?—R. Non, je ne le crois pas. Je crois qu'il serait dirigé vers les ports des Etats-Unis et accaparé par des lignes américaines.

Q. Est-ce que leurs lignes qui font ce service pourraient rivaliser pour ce même commerce?—R. Oui, il y a actuellement des bateaux de pêche qui passent régulièrement dans les ports américains ainsi qu'à Tacoma et à Seattle.

Q. Et la destination du poisson est la Nouvelle-Angleterre?—R. New-York et Boston.

Q. Je crois que cela est à peu près tout, M. Stout. Aimeriez-vous à ajouter quelque chose. Transportez-vous de l'argent non monnayé et de l'or?—R. Oui, des quantités très considérables.

Q. Quel est le montant maximum, quel est le montant moyen?—R. Sur un train?

Q. Oui.—R. Eh bien, la plus forte consignation d'un seul coup que je me rappelle avoir eue, était d'un million et demi. Nous avons probablement eu un plus grand risque que cela sur un seul train, mais c'est là une consignation que je me rappelle. Cela a eu lieu il y a quelques années. Le plus faible risque pour cet article a été celui où le train a été arrêté par des voleurs. C'est le seul cas de ce genre qui se soit produit chez nous. Dans le cas en question, le montant était de moins de $7,000.

Q. Et vous vous considérez heureux d'en avoir été quitte pour une perte aussi faible?—R. Excessivement chanceux.

Q. C'est le cas où le train a été forcément détenu et le fourgon de messageries volé à une trentaine de milles à l'est de Vancouver, n'est-ce pas?—R. Oui. C'est le seul cas de vol à main armée que nous ayons eu dans l'espace de vingt-trois ans au Canada.

Q. Dans le cas d'une perte de ce genre, vous êtes responsables, je supopse?—R. Oui.

Q. Mais vous assurez contre des pertes de ce genre?—R. Oui.

Q. Serait-il praticable alors, n'y eut-il pas d'autres raisons à l'encontre, de laisser un ou deux wagons de messageries le samedi soir et de de les reprendre sur les trains du lundi?—R. A part l'incommodité que causerait le délai au public, il en résulterait un encombrement pour le chemin de fer, parce que vous auriez deux fois autant de wagons sur le train suivant.

Q. Le train qui suivrait, le lundi, aurait aussi son complément de wagons de messageries?—R. Oui.

Q. Y a-t-il difficulté à traîner plus qu'un nombre limité de wagons?—R. Oui, cela est limité par la force de la locomotive.

Q. Elles ne peuvent tirer qu'un certain nombre de wagons, après cela elles commencent à perdre du temps?—R. Oui.

Q. Et cela est déterminé par la force de la locomotive et par la rampe?—R. Oui.

Q. Y a-t-il des endroits où il serait très dangereux d'avoir vos fourgons de messagerie sur une voie d'évitement?—R. Je crois que cela serait extrêmement dangereux partout excepté aux bureaux principaux où nous avons d'amples facilités de protection.

Q. Partout excepté aux bureaux principaux?—R. Oui.

Q. Partout excepté dans les grandes villes où vous pouvez avoir la protection de la police?—R. Oui.

Par M. Pringle:

Q. En transportant de l'or, supposant que vous quittiez Vancouver le lundi, où vous trouveriez-vous à stopper le samedi soir?—R. Vous voulez dire, en partant le samedi?

Q. En partant le lundi ou en partant le mercredi?—R. En partant le mercredi, nous serions à Port-Arthur probablement sur la rive nord du lac Supérieur.

Q. Près de Missinabie?—R. Oui, je crois qu'on y serait, probablement.

Q. En transportant cet or, vous devez toujours, naturellement, avoir une garde spéciale, n'est-ce pas?—R. Nous avons un homme de garde, il est armé.

Q. Vous considérez qu'il y aurait un grand risque, si vous deviez stopper le long de la ligne, le samedi soir, dans des endroits isolés?—R. Il serait très difficile d'obtenir la protection nécessaire, soit en hommes, soit en nous procurant un endroit convenable pour mettre cet or ou d'autres articles.

Par M. Chrysler:

Q. Il y a un point que vous n'avez pas mentionné, et c'est le fait d'arrêter un wagon en hiver. Nous avons toujours parlé jusqu'ici de la protection contre la chaleur, que dites-vous de la protection contre le froid? Pourriez-vous faire arrêter un wagon dans de telles circonstances sans que les marchandises gèlent?—R. Une charge de wagons d'articles de messagerie—laissant de côté les fruits et le poisson—lorsqu'elle est expédiée en charges de wagons, est composée d'articles divers. D'aucuns doivent être protégés contre la chaleur, et d'autres doivent l'être contre le froid. Ces wagons devront être mis sur une voie d'évitement à quelque petit centre sur la rive nord du lac Supérieur, où il n'y a pas de place dans les gares pour les marchandises, en suposant qu'on pourrait les décharger, et il n'y a aucun moyen de chauffer convenablement les wagons, s'ils restent sur la voie de garage.

Q. Et y aurait-il une grande quantité des marchandises que vous transportez qui souffriraient du froid?—R. Nous transportons de grandes quantités de fleurs coupées de certains endroits d'Ontario dans le Manitoba, et aussi loin que Calgary, dans l'Ouest. Il faut qu'elles soient conservées à une température uniforme; le poisson et les huîtres doivent aussi être gardés à une température égale.

Le Président.—A moins que quelque autre personne désire se faire entendre au sujet des compagnies de messageries, je présume que nous accepterons le témoignage de M. Stout comme couvrant toute la question. Nous allons maintenant entendre les représentants des intérêts de transport maritime.

M. Francis King s'adresse au comité dans les termes suivants:—

La *Dominion Marine Association* et la *Shipping Federation,* représentée par M. Meredith, de Montréal—nous sommes tous deux réellement d'accord sur tout ce qui

sera dit aujourd'hui, parce que nous représentons ensemble les intérêts de transport de la navigation de la tête du lac jusqu'aux rives de l'Atlantique. Je ne me suis pas proposé, ni M. Meredith non plus, de produire des témoignages, excepté s'il est nécessaire de corroborer ce que nous disons en premier lieu. Il y a ici, aujourd'hui, M. Cuttle, président de la compagnie de Transport maritime, qui pourra parler au nom du commerce des grands lacs, et M. Smith, de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, qui pourrait parler au sujet du transport des voyageurs et du fret, et M. Murphy et autres, pour la compagnie de Transport Ottawa, qui fait le service sur quelques-unes des petites rivières à l'intérieur. Si cela est nécessaire, on pourra les appeler pour corroborer tout ce que je pourrai dire. Mais, avec votre permission, j'aimerais à exposer aussi brièvement et succintement que possible notre opinion sur cette question, comment l'acte nous affectera, et comment nous venons proposer des amendements que nous croyons devoir être faits. En premier lieu, nous ne parlons pas dans l'intérêt d'une classe particulière. Nous ne parlons pas exclusivement pour l'avantage des intérêts de transport. Il n'y a probablement rien qui touche tout individu en Canada de plus près que la question de transport, et quand nous parlons et argumentons contre certains articles du bill, nous plaidons pour ce que nous considérons être les véritables intérêts au point de vue public, aussi bien qu'à notre propre point de vue immédiat. Et nous plaçant sur ce terrain, nous sommes d'accord avec les compagnies de chemins de fer, qui sont intéressées, elles aussi, à la prospérité du commerce et des affaires en ce pays. Nous devons approuver ce qui a été dit, ce matin, au nom des chemins de fer et dire que ces témoignages servent à soutenir tout ce que nous pouvons réclamer. Les deux intérêts sont si intimement liés, entrelacés et unis ensemble, que tout ce qui affecte l'un affecte aussi l'autre. Je ne crois pas que je pourrais choisir d'exemple plus précis de cela que l'insuffisance de wagons, que l'on a constatée à la dernière saison dans les ports de la baie Georgienne. En cette occasion, nous avons vu des navires, arrivant de Fort-William chargés de grain, forcés de rester quatre ou cinq jours aux quais de Depot-Harbour, tout simplement parce que les élévateurs ne pouvaient décharger leurs cargaisons, vu qu'il n'y avait pas de wagons pour les recevoir. Et si les wagons ne peuvent pas être fournis, un retard d'une journée aura pour résultats l'encombrement et la désorganisation. Tout ce qui a été dit jusqu'ici semble indiquer plus clairement la difficulté qu'il y a à vouloir faire des distinctions entres les différentes classes de transport, et nous nous proposons de demander dès le début un amendement qui évitera cette nécessité. Dans le mémoire que nous vous présentons, nous demandons le même transport libre et ininterrompu pour les marchandises que pour les voyageurs. Nous proposons certains amendements qui couvriront ce point, par l'addition d'un mot ou deux, ne changeant autrement le bill. Nous aimerions que le comité comprît de suite que le but de ces amendments est de surmonter les difficultés qui se présentent et d'assurer le même transport pour les marchandises que pour les voyageurs. Nous proposons de substituer au paragraphe (*e*) de l'article concernant les exemptions, le paragraphe suivant: "Le transport des voyageurs, marchandises, messageries, ou malles de Sa Majesté, le service de tout navire ou chemin de fer, ou l'accomplissement de tout travail s'y rapportant." Nous soumettrons la proposition de biffer les paragraphes (*g*) et (*h*), car dans le cas où cet amendement serait adopté, ils deviendraient inutiles. Puis, afin que la route du transport à parcours total ne soit pas obstruée, nous demanderions l'amendement suivant pour remplacer le paragraphe (*g*): "Le service des canaux du Dominion, tel que lors de l'adoption du présent acte ou tel qu'il pourra être déterminé de temps à autre, par le Gouverneur général en conseil." Nous suggérions, en outre, respectueusement l'insertion du mot "urgence" avant le mot "nécessité", au commencement de l'article 4. Il y a des travaux relatifs au transport qu'il faut faire, comme dans le service de sauvetage, et que ne couvriraient pas les mots "nécesisté" ou "merci". Ce sont là les amendements que nous proposons, et nous invoquons les raisons que l'on trouvera, je crois, justes et raisonnables et n'ayant

guère besoin de témoignages pour les étayer. En premier lieu, nous parlons dans l'intérêt général, aussi bien que dans le nôtre. En second lieu, nous ne comprenons pas très bien—et c'est là une des raisons pour lesquelles nous faisons la recommandation—quels sont les véritables intérêts qui appuient le bill. Nous croyons que ces intérêts, quels qu'ils soient, justifieraient et demanderaient tout aussi bien le transport ininterrompu des marchandises que le transport ininterrompu des voyageurs et des malles. Nous croyons que les intérêts sont les mêmes, nous croyons que la distinction n'est pas logique et qu'elle ne répond à aucun besoin public. Il y a relativement à la législation suggérée des inconséquences qui sautent aux yeux. Par exemple, que les membres d'une troupe d'opéra puissent aller, comme ils l'ont fait de dimanche en dimanche, à titre de voyageurs de premier classe, de Montréal à Toronto ou de Toronto à Montréal, afin de pouvoir être rendus à temps pour jouer dans la salle d'opéra de l'une ou de l'autre ville, tandis qu'une pièce très importante de machine requise pour réparer les dégâts d'un accident à une station de pompe, à un endroit quelconque, devra être, retenue parce que cela violerait les dispositions prohibitives du bill. On pourrait élaborer les distinctions dans un nombre infini de cas, mais celle-ci me paraît dans le moment bien propre à soutenir notre prétention qu'il est très difficile d'exempter les voyageurs et de prohiber les marchandises.

M. FITZPATRICK.—Cela dépend quelquefois des conditions.

M. MACDONELL.—Une troupe d'opéra peut être forcée à laisser ses décors de théâtre en arrière et voyager elle-même.

M. FITZPATRICK.—Je crois que l'on pourrait examiner des côtés plus sérieux de cette question.

M. KING.—Avec votre permission alors, je vous ferai remarquer que la suggestion de faire une distinction entre le fret et les voyageurs devient impossible dans le cas de navires portant en même temps du fret et des voyageurs. En vertu du paragraphe (*e*) le transport des voyageurs doit être permis. En vertu du paragraphe (*h*), à part quelques exceptions, le transport du fret doit être défendu. Il y a un très grand nombre de navires qui transportent à la fois des voyageurs et du fret. et nous nous trouvons aussitôt en présence de cette difficulté que nous, intéressés dans le transport, ne pouvons réellement savoir quels droits nous avons. Prenez le cas d'un navire arrivant dans un port et ayant du fret à décharger. Prenez un navire arrivant à Québec et ayant du fret à laisser à Québec avant de continuer jusqu'à Montréal avec ses passagers. D'après le paragraphe (*h*) le navire devrait rester à Québec parce qu'il contient du fret et il ne pourrait pas continuer à son prochain port d'arrêt après minuit le samedi et ses passagers devront rester à bord ou prendre le train. Il me semble qu'il y a là une difficulté et que l'effort tenté pour la surmonter ne fera que l'augmenter. Si le transport des voyageurs doit être la première condition requise, alors le transport même des passagers à bord de ce bateau devrait permettre d'emporter le fret avec eux. Si, d'un autre côté, le fait qu'il y a là du fret doit arrêter ce navire, alors cela causera une grande injustice aux passagers et la difficulté est évidente. C'est une difficulté réelle et c'est là une des raisons pour lesquelles nous suggérons que les deux soient exécutés et qu'on ne permette pas à l'un de continuer sa route tout en empêchant l'autre. Ce matin, nous avons entendu les déclarations des fonctionnaires de chemins de fer au sujet de la circulation des trains, et de la difficulté de distinguer suffisamment entre les articles périssables et ceux qui ne le sont pas, les animaux sur pied et les autres marchandises. Le paragraphe (g) semble avoir été préparé sous l'impression que les animaux sur pied et les articles périssables pourraient être, ou peut-être étaient ordinairement, transportés exclusivement sur des trains séparés. Mais on a clairement démontré que tel n'est pas le cas et nous voyons l'injustice qu'il y a de détenir certains wagons chargés parce qu'il n'y en a pas assez pour former un train d'articles périssables ou d'annimaux sur pied ou bien, d'un autre côté de tenter de pousser de l'avant ces deux ou trois wagons afin qu'ils puissent être disponibles à un autre endroit. Mais ce qui est peut être le principal argument que nous voulons faire en ce qui concerne les chemins de fer, c'est que notre pays réclame le droit d'expédier ses

marchandises afin de pouvoir rivaliser avec ses concurrents de la république voisine. La route qui conduit, de l'intérieur, au littoral par des navires canadiens et des chemins de fer canadiens, souffre du désavantage des taux d'assurance plus élevés sur le Saint-Laurent, taux qui, à certaines saisons de l'année, dépassent de 50 pour 100 ceux qui sont imposés sur les consignations *via* Portland et New-York. En tout temps, ils sont toujours un peu plus élevés. Nous avons encore plusieurs autres désavantages. Nous avons seulement sept mois de navigation contre douze mois dans la république voisine, et voilà maintenant que l'on veut nous rejeter d'avantage en arrière en nous privant d'un jour sur sept pour le transport du fret. Cela produirait un état de choses tellement sérieux que nous nous trouverions dans l'impossibilité presque complète de soutenir la concurrence. Maintenant, cette question a déjà été, je le sais, prise en considération par le gouvernement. Il n'y a pas si longtemps que les écluses du canal du Saut-Sainte-Marie ont été ouvertes toute la journée du dimanche, afin de soutenir la concurrence que nos voisins faisaient aux écluses du Canada. Il y a plus, les écluses du Welland et du Saint-Laurent ont été ouvertes, non pas toute la journée du dimanche, mais durant certaines heures afin de permettre un trafic d'avancer. C'est là tout ce que nous demandons, notre désire est que l'on nous permettre de transporter les marchandises jusqu'à l'océan. A certaines saisons de l'année, les canaux sont constamment ouverts en octobre et en novembre. Maintenant, le gouvernement nous a donné cette latitude pour nous permettre d'entrer en compétition avec nos rivaux du Sud. Mais ce bill fermerait complètement les canaux de minuit le samedi jusqu'au dimanche à minuit, ce qui serait une question des plus sérieuses. Puis, en 1903, dans le but même de favoriser, de protéger et d'encourager le commerce canadien depuis l'intérieur du pays jusqu'à l'océan, le gouvernement a enlevé les péages de canaux et a rendu tous ceux du Dominion auss libres que la mer. La principale raison qui a motivé cette mesure, c'est la preuve soumise au ministre des chemins de fer et canaux d'alors dans le but de démontrer qu'en enlevant les péages, le léger désavantage subi alors par la route canadienne serait changé en un avantage en sa faveur d'une fraction d'un cent. On a considéré cela suffisant pour justifier l'abolition des péages. Le bill actuel imposerait par ses restrictions un désavantage à la route canadienne, qui serait en opposition directe à la politique alors adoptée et suivie depuis et il pourrait nuire si sérieusement à la route canadienne qu'il détruisait les avantages jusqu'ici obtenus. J'ai parlé des canaux et de la compétition dans le pays au sud du nôtre. Le bill défend de plus absolument l'emploi de labeur le dimanche. M. Chrysler a déjà parlé une ou deux fois de cela. Tout de même les corporations, les compagnies de chemins de fer et les propriétaires de navires doivent prendre soin de leurs équipes de chemins de fer et de leurs équipages de navires à quelque port ou endroit qu'ils se trouvent—quand même ce serait le premier point divisionnaire du chemin de fer ou le premier port d'escale du navire—lorsque survient le dimanche. La compagnie de chemin de fer ou corporation doit avoir soin de ses employés, mais elle ne reçoit aucune compensation pour les dépenses de ce jour-là. Ils leur faut aussi prendre soin de leurs trains et de leurs bateaux, mais ils n'en retirent aucune compensation quelconque. Comme vous devez le savoir, l'oisiveté forcée d'un équipage de navire ou d'une équipe de train dans un port ou endroit éloignés de leur domicile produira presque certainement de mauvais résultats. De fait, l'argument que nous avons mis de l'avant se résume à ceci: à part la question de la compétition, tout le système de transport est d'un mécanisme si difficile, si délicatement ajusté, il exige une opération si continue, qu'enlever un jour sur sept causera une désorganisation ou un encombrement presque fatal au bon fonctionnement du système de transport. On pourrait ajouter qu'il y a des taux supplémentaires pour les navires ou trains, ou pour leur service le dimanche, et que cela sera presque une garantie suffisante contre tout travail inutile le dimanche.

M. Fitzpatrick.—Qu'entendez-vous par cette dernière observation?

M. King.—M. Meredith est plus au courant des travaux des navires au port de Montréal, je comprends qu'on paie au moins double prix à Montréal.

Par M. Fitzpatrick :

Q. Pas à l'équipage—R. Pas à l'équipage régulier, mais à un nombre immense d'ouvriers dont on peut avoir besoin pour aider aux travaux du navire aux quais—charger et décharger. Le bill aurait un effet prohibitif.

Par M. Sinclair:

Q. Faut-il qu'il ait un effet prohibitif maintenant?—R. Je crois que c'est là probablement une des raisons les plus importantes pour lesquelles, comme il a été dit, il n'y a pas le dimanche plus de travail fait qu'il n'est absolument nécessaire pour le service de la voie ferrée ou du navire.

Q. Votre prétention est que le voiturier devrait être libre et exempt de tout règlement du dimanche? C'est là ce que vous prétendez, n'est-ce pas?—R. C'est ce à quoi cela se réduit.

Q. Vous permettriez à tout navire de passage de charger et de décharger sa cargaison le dimanche tout comme il le ferait le lundi ou tout autre jour?—R. Si nous pouvions découvrir une méthode quelconque pour limiter ce travail afin de protéger tout simplement les intérêts du transport et laisser les choses exactement où elles en sont aujourd'hui, cela serait parfaitement satisfaisant pour les intérêts du transport. Ce que l'on désire éviter, c'est la prohibition complète.

Q. Votre opinion va jusqu'au point d'effacer complètement le bill, je suppose?—R. Non, pas du tout. Nous disons, monsieur....

Par M. Miller:

Q. Que voulez-vous dire en tant qu'il s'agit des intérêts du transport ?—R. Tout simplement en tant qu'il s'agit des intérêts du transport.

Par M. Pringle:

Q. En dehors des intérêts manufacturiers?—R. Le manufacturier est dans une position différente. Il peut organiser ses équipes pour la nuit ou pour le jour. Pour nous, la suspension des opérations cause une congestion et une désorganisation telles qu'elles compromettent le succès des opérations.

Par M. Miller:

Q. Avez-vous pu imaginer quelque plan qui pourrait s'adopter raisonnablement au travail du dimanche en ce qui concerne le transport et obvier au travail qui se fait actuellement?—R. Nous avons rencontré de grandes difficultés. Nous avons beaucoup travaillé pour trouver un amendement qui sauvegarderait suffisamment les intérêts du transport et qui empêcherait la profanation du dimanche, ce que tout le monde est également désireux d'empêcher.

Q. N'avez-vous aucune recommandation à faire?—R. Nous n'y avons pas encore réussi. Nous n'avons songé qu'à mettre le fret sur le même pied que les passagers.

Par M. Macdonald:

Q. Sur quelle base les hommes ont-ils été engagés pour le transport à l'intérieur? Sont-ils engagés pour la saison?—R. Les capitaines sont engagés pour toute la saison, à tant par année, mais les hommes sont payés au mois.

Q. Signent-ils un contrat?—R. Le capitaine seulement.

Q. Le capitaine est le seul?—R. Oui.

Q. Les autres sont engagés au mois?—R. Nous les engageons parfois à Montréal pour les envoyer à Fort-William et nous les perdons parfois à notre retour à Montréal.

Par M. Pringle:

Q. Parlant des canaux, est-ce que la fermeture des canaux durant une partie du dimanche a donné satisfaction aux intérêts de transport?—R. Elle ne nous a pas laissés libres quant au sud, mais cela nous a mis dans cette position-ci que nous n'avons

pas de plainte à faire ni aucun désir d'en faire. L'amendement que nous proposons est simplement à l'effet d'être laissés dans notre position actuelle.

Q. Je comprends que les canaux sont fermés, depuis le commencement du printemps jusqu'en octobre, de six heures du matin jusqu'à neuf heures du soir?—R. A l'exception du canal du Saut.

Q. Tous sont ouverts le dimanche afin de laisser passer le grain?—R. Oui.

Q. Et vous trouvez cela satisfaisant?—R. Parfaitement satisfaisant. La question a été discutée deux fois par la *Marine Association.*

M. PRINGLE.—Naturellement, si ce bill devient loi, les canaux ne pourront plus être ouverts jusqu'à six heures le dimanche matin et ils ne pourraient pas être rouverts à neuf le soir.

M. FITZPATRICK.—Ni en aucun temps.

M. PRINGLE.—Le dimanche.

Par M. Macdonald:

Q. Sans doute qu'à l'automne quand il descend une grande quantité de grain par le Saint-Laurent, il faut ouvrir les canaux le dimanche pour laisser passer le grain?—R. Sans aucun doute, et la moindre petite affaire le ferait partir de Fort-William ou de Parry-Sound pour Buffalo.

Le PRÉSIDENT.—Voulez-vous nous donner ces amendements? Est-ce là tout ce que vous désirez dire?

M. KING.—Excepté si vous désiriez m'entendre au sujet de quelques-unes des corporations que je représente.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez probablement dit tout ce qu'elles auraient à dire.

M. KING.—J'aimerais que M. Meredith parlât au nom de la *Shipping Federation.*

M. F. MEREDITH, de Montréal, est alors appelé et dit: " J'ai très peu de mots à ajouter à ce que M. King a dit. Le fait est que——

Le PRÉSIDENT.—Représentez-vous plutôt la marine océanique que la marine intérieure ?

M. MEREDITH.—Oui, à Montréal, je représente la " Shipping Federation of Canada ", qui représente un tonnage d'environ 443,000. Cela comprend tous les navires allant de Montréal à la mer, y compris tous ceux du golfe et les cabotiers. Les navires faisant partie de cette fédération font escale, en hiver, à Halifax, Sydney et Saint-Jean ; en été, ils remontent le Saint-Laurent jusqu'à Québec ou Montréal, selon le cas. Je puis dire qu'étant Canadien, l'argument qui me touche le plus et qui devrait nous toucher tous nous autres, Canadiens, c'est celui-ci: En matière de navigation, nous sommes en compétition avec les américains—il n'y a pas moyen de sortir de là. Nous devons aussi nous rappeler que nous n'avons que sept mois de l'année pour naviguer sur le Saint-Laurent, tandis que les américains ont douze mois à Portland, Boston et New-York. De plus leurs têtes de ligne sont meilleures que les nôtres. Ce n'est pas là quelque chose que nous aimons à annoncer, mais c'est cependant un fait. Ils ont un outillage supérieur au nôtre pour le chargement et le déchargement de leurs cargaisons. Cela diminue leurs frais de transport. C'est en grande partie grâce à ces faits, ainsi qu'à d'autres qui ont été très habilement soumis par les propriétaires de navires au gouvernement actuel, si ce dernier a jugé à propos de nous aider en améliorant les phares, les signaux de brunes, etc., dans le Saint-Laurent. Il a compris que nous rivalisions avec nos voisins du sud, que nous luttions dans des conditions désavantageuses sous plusieurs rapports et il a cru qu'en améliorant ces phares et ces signaux, les taux d'assurance sur nos navires et sur nos cargaisons seraient diminués, au point de les rendre plus semblables à ceux que le propriétaire de navire américain paie sur son tonnage, et à ce que les expéditions des cargaisons paient pour expédier celle-ci à des ports des Etats-Unis, ou *vice versa.* Comme je l'ai dit il y a un instant, nous n'aimons pas à faire connaître les défec-

tuosités qui nous nuisent en Canada. Je dois déclarer tout de suite que nous voulons que tous aient autant de repos que possible le dimanche, il n'y a aucun doute à ce sujet, mais nous voulons que vous ne perdiez pas de vue le fait qu'il y a certains amendements qui sont nécessaires, si nous voulons continuer, si nous voulons réussir à faire face face à l'opposition que l'on nous fait à Portland, Boston et New-York pour l'obtention du fret. Voici qu'elle est présentement la sisituation : Nos bureaux sont fermés le dimanche. Nous ne faisons aucune affaire le dimanche à Montréal, à Halifax, ni à aucun autre port où nous allons, excepté ce qui est absolument nécessaire, tel que le chargement ou le déchargement de cargaisons présentes ou ce qui est causé par un accident. L'un de vous, messieurs, a demandé à M. King ce qui arrive aux matelots dans le port. Le matelot, étant, payé au mois, on ne peut lui commander de travailler le dimanche. Si on le lui ordonne, il peut refuser de travailler. S'il fait le travail volontairement, il reçoit une paie supplémentaire et plus élevée que sa paie régulière. Maintenant, quant à la somme de travail fait le dimanche, elle est infinitésimale. Quiconque s'est donné la peine de visiter les quais aux différents endroits que j'ai mentionnés, dans le temps le plus affairé quand la saison bat son plein, ne pourra dire autrement que la quantité de travail qui s'y fait ne vaut par la peine d'en parler. Mais le même état de choses, quant à ce travail, prévaut aux Etats-Unis et la même quantité de travail est faite dans ce pays. Dans les cas de nécessité, il est permis en Angleterre, où l'on est très particulier pour l'observance du dimanche. Maintenant, si la loi doit être changée de manière à nous empêcher de faire, par exemple, tout travail de déchargement ou de chargement quand ce travail est absolument nécessaire le dimanche, je ne puis voir, avec les désavantages que nous subissons déjà, comment nous pourrons lutter avec les ports de Boston, Portland et New-York. Je puis vous dire que les prix de transport que nous exigons maintenant sont aussi bas que nous pouvons les mettre et laisser quelque prfit. A certain temps, l'an dernier, un grand nombre des lignes étaient réellement exploitées avec perte. Prenons maintenant un exemple frappant de l'effet qu'aura ce bill s'il est adopté sans amendement. Ainsi prenez un naivre tel que le *Victorian* ou l'un des nouveaux steamers du C.C.P. Il pourrait remonter le fleuve et arriver à Québec le dimanche matin.

Nous prendrons le *Victorian* comme exemple, car les nouveaux navires *Empress* ne vont pas plus loin que Québec; mais prenez le *Victorian* ou l'un des grands bateaux à passagers qui porte du fret et des voyageurs. S'il vient à l'intérieur, il arrêtera à Québec, même s'il n'a aucun fret à décharger à Québec, disons à trois heures le dimanche matin, pour y débarquer les immigrants qui sont à bord; et il devra y rester jusqu'au lundi matin. Pour un navire comme le *Victorian,* cela équivaudra à une perte de $900 à $1,000. Mais le fret que ce navire laisserait à Québec serait très minime, parce que, de fait, la masse de ce fret va à Montréal et y est déchargé. Mais d'après ce bill, ce navire sera détenu à Québec toute la journée du dimanche, et subira cette perte considérable. C'est seulement un exemple de ce qui résulterait de la mise en vigueur de ce bill. Prenez un autre exemple. Supposons que les compagnies de chemins de fer transbordent leurs marchandises ou animaux sur pied et que le train arrive, comme cela advient parfois, par suite de retards inévitables, tard le samedi soir. Nous devons retenir nos navires, qui comptent sur le fret; ils ne peuvent pas prendre la mer sur lest. Quand ces trains seront arrivés, tard le samedi soir, comme je l'ai dit, d'après ce bill, s'il n'est pas amendé, nous ne pourrons rien changer et les navires devront être retenus tout le dimanche. Je voudrais faire bien comprendre, au comité, que nous avons observé le dimanche. Je ne crois pas qu'il y ait une seule personne présente qui déclarerait, ou qui pourrait déclarer, que les compagnies de vapeurs n'ont pas fait le moins d'ouvrage possible le dimanche, pour très bonne raison qu'il nous faut payer double prix pour le travail du dimanche, à Montréal et dans les autres ports du Canada. En tant qu'il s'agit de l'exploitation des paquebots, le travail du dimanche coûte le double de celui de tout autre jour. Maintenant, toute dépense que nous encourons doit nécessairement être mise au compte du transport. La compagnie de steamers ne la prendra pas à ses charges, et il faut bien la faire payer

par quelqu'un; alors on l'ajoute au frais de transport. On comprendra facilement que nous n'emploierons pas des gens à salaire double, si nous pouvons nous en dispenser. Peut-être ai-je tort, mais il me paraît évident que le simple fait qu'il nous faut payer double salaire, le dimanche, est pour nous, fussions-nous dépourvus de tout scrupule de morale, le plus sérieux motif pour ne pas faire travailler nos hommes le dimanche, si nous pouvons nous en dispenser. A mon avis, c'est là la grande sauvegarde.

Une autre question sur laquelle j'insiste ici, est la suivante: c'est que les hommes employés sur les navires, ne sont pas obligés de travailler le dimanche. Absolument rien ne les oblige de travailler; c'est un travail tout à fait volontaire et, comme je l'ai déjà dit, si vous voulez-bien vous rappeler du nombre excessivement restreint des hommes forcés de travailler le dimanche, et, faute de ce travail, des pertes énormes qui en résulteront, non seulement pour les compagnies de navires à vapeur en particulier, mais pour tout le pays, parce que c'est celui-ci qui en souffrira, vous en viendrez nécessairement à la conclusion que le petit nombre doit souffrir jusqu'à un certain point, dans l'intérêt de tous. Naturellement, si dans les autres pays, les compagnies de navigation étaient régies par un acte quelque peu semblable à celui qui est devant vous, nous serions moins lourdement frappés. Je ne veux rien exagérer, mais je suis convaincu que si ce bill passe sans amendement, nous perdrons le fret de Montréal et Québec pendant la saison d'été ; il y aurait impossibilité pour nous d'avoir du fret, parce que nous serions forcés d'ajouter aux taux de transport que nous imposons déjà, les pertes que ce bill nous ferait subir. Cette augmentation permettrait aux Américains de demander des taux de transport tels que les marchandises qui, normalement, devraient être transportées par les navires et chemins de fer canadiens, le seraient par les navires et chemins de fer américains. Sur ce point, je n'hésite pas à dire que, si on me le demande, je puis faire une preuve qui convainera le comité. Cet état de choses est grave. Si ce bill est adopté sans amendement convenables, nous perdrons le fret, la plus grande partie du fret qui est actuellement transporté des ports de Montréal, de Québec, et autres ports canadiens, et ce fret sera transporté par les navires et les chemins de fer américains. Naturellement, si nos ports canadiens ne peuvent accorder des taux suffisamment bas, les chemins de fer eux-mêmes ne pourront rien quant aux marchandises, et, de fait, la position sera celle-ci: Les chemins de fer américains transporteront le fret vers les ports américains. Ceci n'est pas seulement une question de navires à vapeur; c'est une question qui concerne le bien-être de tous les habitants de ce pays. Nous avons à décider si nous allons nous-mêmes transporter nos propres produits hors de notre propre pays et toucher l'argent qui proviendra de ce transport, ou si nous allons permettre que les produits de notre pays soient transportés à Boston, Portland ou New-York, dans des navires ou par des chemins de fer américains. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter qu'il nous est impossible de contrôler l'arrivage des navires de manière à ce qu'ils n'arrivent pas le dimanche à Montréal, Québec, Halifax, Saint-Jean ou Sydney. Nous connaissons tous les effets des brouillards, des courants et des accidents indépendants de la volonté humaine. Pour l'excellente raison qu'il nous faut payer double salaire pour le travail du dimanche, nous ne permettrions pas à nos navires d'arriver ou de partir ce jour-là; nous ne permettons pas que l'on y travaille s'il est possible de faire autrement, non pas tant pour des motifs de morale, comme certaines personnes pourraient le croire, que parce que nous n'y trouvons pas notre avantage. L'un de vous, messieurs, a demandé si les navires norvégiens chargent ou partent, le dimanche; les navires en cueillette. J'ai acquis une grande expérience relativement à ces navires et ils ne s'occupent pas plus de charger ou de décharger le dimanche que les autres bateaux. Ils ne peuvent s'en dispenser. Il en est de même pour les vapeurs qui transportent les passagers.

Par M. Sinclair:

Q. Qu'entendez-vous lorsque vous dites que les vapeurs à passagers sont dans la même catégorie que les navires en cueillette ?

R. Ce que je veux dire est ceci : pour la même raison qu'ils sont obligés de payer double salaire, le dimanche, ils ne se permettent pas de travailler ce jour-là. Nous ne pouvons exiger de nos équipages qu'ils travaillent le dimanche, parce qu'il sont le droit de refuser de le faire, et si nous voulons qu'ils travaillent ce jour-là, nous devons les payer en sus de leur salaire mensuel.

Q. Ce que vous entendez, n'est-ce pas, c'est que les équipages des deux lignes sont libres de travailler s'ils le veulent, mais que vous voudriez avoir le pouvoir de les faire travailler, si le besoin s'en fait sentir ?

R. Oui, seulement nous voudrions pouvoir suggérer un amendement qui serait moins dur que celui qui a été proposé, mais il a été bien difficile d'obtenir un amendement qui nous permette de faire ce que nous pouvons être obligés de faire. Nous n'avons pas l'intention de travailler le dimanche, à moins de nécessité absolue. Maintenant, il ne reste plus qu'une autre difficulté dont je voudrais parler : c'est la question des taux d'assurance.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Avant que vous passiez à un autre sujet, je voudrais vous parler de la difficulté que je crois exister quant à la route du Saint-Laurent, en automne. En automne, la saison se ferme très subitement et, à votre point de vue, il importe parfois que vous puissiez profiter du travail du dimanche afin de faire sortir vos navires du Saint-Laurent. Vous feriez mieux d'expliquer ce fait. Il y a là une difficulté réelle, et j'aimerais à savoir comment elle peut être surmontée. N'est-il pas vrai, qu'on a vu la glace se former sur le Saint-Laurent, d'un jour à l'autre, pour ainsi dire, et qu'il est de la plus haute importance de faire sortir les navires du Saint-Laurent avant que la navigation soit fermée?—R. Oui ; comme tout le monde le sait, il n'y a pas de fin de saison régulière sur le Saint-Laurent. Nous sommes entièrement à la merci de la température. Nous pouvons croire que nous pourrons tenir la navigation ouverte jusqu'à une certaine date, disons jusqu'en décembre, lorsqu'en réalité, par suite d'un changement de température qui nous survient subitement, nous nous trouvons avoir des navires à Montréal, bien loin de la mer, et le gouvernement nous dit, comme cela a eu lieu souvent, qu'il va faire enlever les bouées ; il est obligé de les enlever plus tôt que d'habitude, parce qu'elles constituent une améliorations fort coûteuse et qu'il est obligé de se donner beaucoup de peine pour les mettre en lieu sûr. Lorsque le gouvernement agit ainsi et que survient le changement dont j'ai parlé, il nous faut nous occuper de la question du travail. Nous sommes obligés d'avoir autant d'hommes que possible, un bien plus grand nombre que dans les conditions ordinaires. Dans ce cas, je l'admets, nous ne nous occupons pas, jusqu'à un certain point, de la règle générale qui prévaut quant au travail du dimanche, et il nous faut payer double salaire, afin de faire sortir nos navires. Ce n'est pas seulement une question de cargaison, il s'agit aussi de la sûreté des navires et des hommes à bord. Mais cela est dû au pays que nous habitons ; ce n'est pas une chose que nous voulons annoncer ; nous ne voulons pas qu'il soit répandu de par le monde que nous sommes assujétis à ces inconvénients, ou que nous sommes à la merci de nos concurrents américains.

Q. Laissant de côté le concurrent américain pour le moment, qu'avez-vous à dire à propos des naufrages, ce qui est encore une difficulté lorsque les opérations de sauvetage sont effectivement commencées, elles ne peuvent plus être interrompues pendant que vous y travaillez, pas plus le dimanche que tout autre jour ?—R. Oh ! non ; peut-être avons-nous trop présumé, mais nous avons présumé que lorsqu'un vapeur subit un accident ou s'échoue, il y a là un cas d'urgence.

Q. Il n'y a aucun doute que ce serait là un travail d'urgence?—R. Je le crois.

Par M. Macdonell:

Q. Dois-je comprendre que, dans les conditions actuelles, en tant qu'il s'agit du service des paquebots, vous observez, autant que possible, un jour par semaine comme jour de repos?—R. A tel point que....

Q. En sommes, ce n'est qu'en cas d'urgence ou lorsqu'il s'agit d'un travail nécessaire, que l'on travaille ce jour-là?—R. Oui; c'est ce que je dis, et je le dis sans hésiter.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Et pour ce travail il vous faut payer double salaire?—R. Oui.

Par M. Macdonell:

Q. Etes-vous satisfait d'un état de choses qui contribuera considérablement à perpétuer la position dans laquelle vous vous trouvez maintenant?—R. Je ne sais si je vous comprends très bien; je veux être parfaitement sincère avec vous, et je suis très disposé à soutenir ce que j'ai dit.

Q. Si j'ai bien compris, vous avez déclaré qu'à votre avis, les gens que vous représentez, les propriétaires de navires à vapeur, seraient satisfaits, si l'état actuel des affaires était continué, sans plus de restrictions?—R. Oui, nous sommes satisfaits de l'état de choses actuel, mais ce que nous craignons,—j'ai peine à croire que ce fût l'intention de celui qui a la responsabilité de cette mesure....

Par M. Fitzpatrick:

Q. Je regrette que vous ne soyez pas mieux renseigné?—R. Je vous demande pardon; ce n'est pas à vous que je fais allusion. Tout ce que j'ai voulu dire, c'est que nous craignons que si ce bill est adopté dans sa teneur actuelle, ses termes puissent être interprétés de manière à nous molester.

Par M. Macdonell:

Q. Et à déclarer illégal l'accomplissement de ces actes exceptionnels que vous faites maintenant quelquefois, lorsqu'il n'y a nécessité urgente?—R. Oui.

Q. Je voudrais vous entendre expliquer ce que vous aviez l'intention de dire?—R. Oui. Je désirerais, messieurs, que vous prissiez patience encore un instant, et ensuite, je me retirerai. Par exemple, je vous prierais, lorsque vous vous occuperez de ce bill, de ne pas perdre de vue cette question qui me préoccupe toujours: c'est que nous payons sur les navires canadiens, sur chaque navire canadien qui descend ou remonte le Saint-Laurent, de vingt-cinq à cinquante pour cent de plus pour les assurances, que si le navire était dirigé sur Boston ou New-York.

Q. Ou Halifax?—R. Je ne connais pas les taux; je doute fort qu'il y ait une différence.

M. Fitzpatrick.—Halifax est censé être sur l'Atlantique nord.

M. Sinclair.—Il y a de la différence entre Halifax et le Saint-Laurent.

Par M. Miller:

Q. Désirez-vous d'une manière quelconque faire le travail ordinaire de transport le dimanche?—R. Nous ne désirons pas le faire, nous préférons ne pas le faire; mais il y a des occasions où nous sommes obligés de le faire.

Par M. Macdonell:

Q. Vous êtes satisfait des mots "circonstance critique, nécessité ou merci" dans la ligne deux de l'article 4 du bill. Je crois que c'est ce que M. King suggère. Votre raisonnement a porté sur ce seul mot?—R. S'il est clairement entendu que nous ne serons pas, plus que maintenant, assujettis à des inconvénients, dans l'exécution des travaux nécessaires.

Par M. Pringle:

Q. Vous dites que vous payez double salaire, le dimanche. Comment cela se fait-il? Y a-t-il une organisation qui règle le salaire de ses membres?—R. Ç'a été la coutume, monsieur, depuis que je m'occupe du port, c'est-à-dire depuis environ vingt ans.

Par M. Smith:

Q. Est-ce la conséquence des réclamations de ces hommes, ou bien la compagnie a-t-elle accordé cela spontanément?—R. Je crois que c'est en conséquence des réclamations de ces hommes. Je voudrais être aussi exact que possible dans mes réponses à vos questions.

Q. Ce qui, sans doute, tendrait à prouver que les hommes eux-mêmes ne tiennent pas à travailler le dimanche?—R. A moins qu'ils ne soient convenablement payés.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Les travailleurs sont libres de travailler ou de ne pas travailler le dimanche, à leur discrétion; s'ils consentent à travailler, ils exigent double salaire?—R. Oui, et si l'on demande à l'équipage qui est payé au mois, de travailler le dimanche, il n'est pas tenu de le faire, mais s'il travaille, il touche double salaire.

Par M. Macdonell:

Q. Ceci est pour travail à terre ou dans le port?—R. Oui, dans le port. Vous pouvez vous rendre compte que la raison pour laquelle ce bill nous préoccupe plus que d'autres, c'est que, à présent, nous sommes tellement entravés par les taux considérables d'assurance que nous devons payer, que nous sommes convaincus que si ce bill passe sans amendement, cela signifie sans aucun doute, que la navigation sera arrêtée, avec, comme conséquence, les pertes considérables dont j'ai parlé. Si vous devez immobiliser les navires de manière qu'on n'y puisse travailler pendant un jour, quelqu'un devra en souffrir lourdement.

Par M. Pringle:

Q. Cela annulera vos moyens de faire concurrence aux ports américains?—R. Comme je l'ai déjà déclaré, les primes d'assurances, sur les coques des navires, sont de 25 à 50 pour 100 plus élevées que pour Boston et New-York. Mais ce n'est pas tout: les assurances sur les cargaisons, sur les marchandises que nous transportons, sont de 25 à 50 pour 100 plus élevées que par les routes de Boston et de New-York.

Par M. Sinclair:

Q. Quelle prime payez-vous sur les coques des navires, à partir de Montréal, pour la traversée de l'Atlantique?—R. Je ne puis dire. M. Robb peut vous le dire.

M. Robb.—Cela dépend de la classification des navires, mais cela varie de 5 à 6 et 8 guinées par cent louis.

Par M. Macdonald:

Q. Est-ce une police à terme?—R. Seulement pour la saison.

M. Meredith.—Outre les assurances, il y a la position dans laquelle nous nous trouvons, par le fait que nous n'avons qu'une courte saison, sept mois, plus ou moins, tandis que les autres ports, par exemple, les ports de New-York, Boston ou Portland sont ouverts durant les douze mois de l'année. Dans le cas où ce bill serait adopté sans amendement, nous serions forcés d'élever nos prix et, si nous le faisons, nous perdons le commerce de transport. Quelques-uns de mes clients m'ont dit: "Nous ne pouvons augmenter nos prix", et je leur ai alors répliqué: "Dans ce cas, ce commerce sera dirigé sur les ports américains, parce que vous n'avez pas les moyens d'y toucher". C'est un fait que nous déplorerions tous. Outre l'amarrage, à Québec, de l'un de nos grands vapeurs océaniques, si celui-ci arrive, disons à trois heures du matin, un dimanche; d'après les dispositions de ce bill, le navire doit débarquer ses passagers de troisième classe à Québec, car il est de règle que tous les immigrants doivent débarquer, mais il doit, de toute nécessité garder à bord ses passagers de première classe et, d'après ce bill, rester là jusqu'au lundi. Nous croyons que ce serait là un grand mal. Les hommes ayant la permission d'aller en ville, lorsque leur navire est amarré à Québec; je doute fort s'ils ne seraient pas mieux à bord où nous avons le service divin auquel ils peuvent assister lorsqu'ils sont à bord. Peut-être dans

mes remarques, n'ai-je point touché à tous les points nécessaires, mais cette pétition, car, messieurs, ceci n'est ni plus ni moins qu'une pétition que nous avons préparée pour votre examen, contient nos demandes. Nous venons devant vous pour vous demander de ne pas nous rendre impossible l'expédition des affaires; car, en réalité, le bill revient à cela. Cette pétition, par nous préparée, expose en détail, bien mieux que je ne puis le faire verbalement, les amendements que nous vous demandons d'apporter au bill et les raisons de ces amendements.

M. Robb est appelé

Par M. Fitzpatrick:

Q. Quelles seraient les primes relatives des assurances, disons entre Montréal, Portland et Boston, pendant la saison d'été ?—R. Bien que je n'aie pas cet état ici, je crois que cela est de 25 à 30 pour 100.

Q. C'est là la différence?—R. C'est la différence entre les primes.

Par M. Macdonell:

Q. Est-ce sur le navire ou la cargaison ?—R. Sur la cargaison ; très peu de navires sont cotés de ce côté-ci de l'Atlantique.

M. S. Percy Smith, secrétaire de la compagnie de navigation Richelieu, est appelé.

Je représente la compagnie de navigation Richelieu et Ontario qui fait affaire entre Hamilton et Chicoutimi et le long des rivières qui se déchargent dans le Saint-Laurent. Messieurs, notre position est, sous bien des rapports, semblable à celle des chemins de fer et des lignes océaniques, si j'en excepte les complications locales. Sous ce rapport, sur nos lignes, les complications locales proviennent, en premier lieu, de ce que nos bateaux sont aménagés de manière à recevoir et transporter le fret en même temps que les passagers, pour desservir la route. Ils stoppent à de petits ports pendant toute leur marche de montée ou le long de la route fixée. Un autre état de choses sur lequel nous devons attirer l'attention, c'est qu'il y a certains gros bateaux à vapeur qui ne desservent pas du tout nos petits ports, et il nous serait impossible de faire notre besogne, de nous occuper de la localité et de faire tous les raccordements avec les divers chemins de fer non seulement du Canada mais aussi des Etats-Unis ainsi qu'avec les lignes océaniques, si nous devions amarrer au premier port d'appel et attendre le déchargement du fret, ainsi que ce bill nous y contraint. De plus, à proximité de Montréal, nous avons encore un très grand nombre de bateaux que l'on pourrait presque appeler des bateaux passeurs et que de fait, nous désignons sous ce nom. Il ne nous parait pas très clair si, selon l'interprétation de cet acte, la circulation de ces bateaux sera autorisée, pour la raison qu'un grand nombre d'entre eux transportent des voitures et nous ignorons si, lorsqu'ils les transportent, ils doivent être considérés comme des bateaux passeurs ou si leur contenu doit être considéré comme du fret. Nous demandons donc que ce bill soit amendé de manière à autoriser ces bateaux à transporter en même temps du fret et des passagers. Lorsque nous descendons à Québec, au golfe, en faisant marcher nos bateaux, nous transportons, de fait, les choses nécessaires à la vie des régions que nous traversons. Il y a un très grand nombre d'hôtels le long de la route; durant la saison d'été, ces hôtels font des affaires considérables et nos bateaux doivent transporter les choses nécessaires à la vie non seulement des hôtels mais de toute la région; de plus, en chemin, nous devons veiller à la destribution convenable du fret sur toute cette route ininterrompue de Hamilton, Toronto, Kingston, Prescott, Montréal, Québec, et ce serait un sérieux embarras, s'il se produisait un encombrement des marchandises. Nous sommes obligés de maintenir une chaîne ininterrompue de navires, si nous voulons fournir aux manufacturiers les choses nécessaires et les matières premières dont ils ont besoin,

et transporter les produits de la laiterie, le fromage et les animaux de la ferme. Un autre aspect très sérieux de la question, quelque chose qui ne dépend pas de notre volonté, sont les éléments; les brouillards, les marées et les vents, toutes choses dont il faut tenir compte en ce qui concerne les questions de navigation, et qui, en pratique, rendent impossible à la compagnie de diriger les mouvements de ses navires, de manière à se conformer aux restrictions imposées par ce bill. Quant au travail du dimanche, je puis dire qu'on ne travaille pas dans le port ce jour ; le seul travail qu'on y fait est celui qui est absolument nécessaire au maintien d'un service ininterrompu, la semaine, jusqu'au port à l'extrémité de la ligne. Tout bateau qui se trouve dans le port le dimanche, y reste. A l'heure qu'il est, nos horaires sont répandus par tout le pays et les chemins de fer avec lesquels nous mettons en communications les lignes américaines au sud du Canada, le New-York Central, le Pennsylvania, ainsi que les lignes avec lesquelles pendant des années nous avons travaillé d'après un horaire commun; si on ne nous autorise pas à transporter le trafic de la compagnie comme nous l'avons fait, ces horaires, qui sont aujourd'hui publiés seront inutiles et tout le travail que nous nous sommes acharnés à faire pendant trente ans sera perdu.

Par M. Fitzpatrick :

Q. Vous n'avez pas de bateaux transportant exclusivement des passagers?—R. Non.

Q. Ce sont tous des bateaux mixtes?—R. Oui, tous des bateaux mixtes.

Par M. Sinclair:

Q. Combien avez-vous de bateaux—R. Environ vingt-huit en commission.

Par M. Miller:

Q. Votre fret est à peu près tout du fret local?—R. Oui; une petite partie de ce fret est transportée d'un bout de la ligne à l'autre, mais c'est un trafic local.

Par M. Pringle:

Q. Entre Hamilton et Montréal, il se transporte très peu de fret, le dimanche?—R. Nous transportons du fret sur tous nos bateaux réguliers, parce que ce fret est presque entièrement formé de marchandises sujettes à s'avarier. Les marchandises de Toronto ne descendent pas à l'est de Kingston, et le fret de Montréal est dirigé sur des endroits où le fret de Toronto ne pénètre pas.

Par M. Miller:

Q. Si vous n'êtes pas autorisés à recevoir du fret, le dimanche, cela ne causera d'inconvénient ni à votre compagnie ni à qui que ce soit?—R. Nous ne pourrions maintenir la ligne.

Q. Si l'on ne vous permet pas de recevoir du fret le dimanche?—R. Si nous ne pouvions transporter de fret sur le bateau du dimanche, ce fret devrait attendre pendant trois jours le bateau suivant et, dans l'intervalle, il irait aux chemins de fer; il nous serait impossible de faire des affaires de cette manière; et, pour maintenir une chaîne ininterrompue de navires, il est indispensable que nous puissions faire ce travail le dimanche.

Par M. Macdonell:

Q. Vous opérez sur le lac Ontario et le Saint-Laurent?—R. Les grands bateaux, le *Kingston* et le *Toronto* n'opèrent que durant les deux mois d'été, juillet et août, et ils sont en communication avec les chemins de fer américains, afin d'assurer le service de parcours total jusqu'au bas du Saint-Laurent. Nous ne faisons pas le service des bateaux passeurs à Montréal; nous en avons un à Laprairie, un à Longueil, un à Boucherville, un en bas de la rive sud, à Sorel, et un autre sur la rive nord.

Q. Si ce bill passe, quel en sera l'effet sur vos affaires?—R. Nous devrons changer totalement de système. Ainsi, si nous ne sommes autorisés qu'à faire le trans-

port direct des passagers, cela ne nous serait pas avantageux, parce que nos bateaux n'ont pas été construits dans ce but et que le système n'a pas été établi sur ces bases. Nous ne pourrions nous occuper de nos industries, toutes établies sur ces routes. Si nous devions cesser de recevoir du fret le dimanche, une certaine classe de nos bateaux ne pourraient faire le service, parce que nous les lestons avec ce fret et, lorsque nous descendons à Kingston, si nous sommes obligés d'y stationner pendant vingt-quatre heures, non seulement cela coûterait de sérieux dommages à la classe de fret que nous transportons et au commerce, mais encore cela signifierait la perte du transport des voyageurs, parce que les gens, ne pouvant se rendre à destination, ne monteraient plus sur nos bateaux.

Par M. Miller:

Q. Quelle classe de fret transportez-vous le dimanche?—R. Bien, ce transport du fret, le dimanche, est, ce que l'on pourrait, plus ou moins, appeler un fret express. Voyez-vous, tout le long de cette voie fluviale on ne nous apporte pas plus de fret le samedi qu'il n'est nécessaire.

Q. C'est précisément ce que je pensais, que le genre de fret que vous transportez le dimanche n'est pas tel qu'il puisse vous servir de lest?—R. Oh, oui.

Q. Vous ne transportez pas le fret express dans la cale ?—R. Nous le plaçons sur le premier pont, le fret à parcours total est transporté dans la cale et sur le premier pont. Précisément dans les environs de Montréal, il est d'habitude de préparer les chargements pendant la semaine; ainsi, le beurre et le fromage sont apportés en très grande quantité le samedi; nos bateaux descendent et, en remontant le dimanche soir, ils transportent le beurre, le fromage et les animaux de la ferme pour les marchés du lundi. A divers endroits, nous arrêtons nos bateaux pendant six ou sept heures ; parexemple, le bateau de la rivière Richelieu attend là jusqu'à quatre heures de l'après-midi, le dimanche, afin d'apporter à Montréal les produits reçus le long de cette rivière.

Q. Dans quel but?—R. Le but est d'avoir le marché du lundi matin, et pour que le bétail ne soit pas forcé de rester à bord de nos bateaux ou dans les parcs, il nous faut nous en occuper le dimanche. Les cultivateurs eux-mêmes et les bouviers sous la garde desquels est ce bétail veulent rester chez eux le dimanche jusqu'à quatre heures; après cette heure, ils suivent le bétail jusqu'aux marchés; un très grand nombre de personnes apportent elles-mêmes à Montréal leurs denrées sur nos bateaux. C'est une très vieille coutume; ces personnes achètent les produits de certains districts déterminés, et en réunissent une certaine quantité qu'ils montent par le bateau du dimanche.

Q. De sorte que le dimanche, vu le transport de ce fret, est un jour d'activité plus qu'ordinaire?—R. Non, monsieur; il ne l'est qu'en tant qu'il s'agit de ce travail particulier; ce n'est pas un commerce considérable; parfois, à un point donné, il n'y a pas cinq ou dix tonnes de marchandises et elles sont en petits colis. Ce n'est pas un commerce considérable pour nous, mais il l'est pour les propriétaires.

Par M. Pringle :

Q. Mais le même état de choses existe, sinon pour votre compagnie peut-être, du moins pour les autres à l'ouest de Montréal qui partent le dimanche soir et entrent à Montréal le lundi, vers midi ?—R. Oui , nos bateaux arrivent plus à bonne heure que cela.

Par M. Miller :

Q. Qu'arriverait-il si l'on vous interdisait de prendre ou de décharger le dimanche autre chose que les marchandises périssables ?—R. Nous ne pourrions jamais opérer cette manière ; il est impossible de trier le fret sujet à s'avarier, parce qu'il serait probablement confondu avec 60 ou 70 pour 100 d'autres marchandises.

Par M. Pringle :

Q. Si vous partez de Toronto le samedi parès-midi, comme vous le faites toujours, avec un chargement de fret pour la ville de Montréal, croyez-vous que l'on vous permettrait de le transporter à destination ?—R. Sans interruption ?

Q. Oui.—R. Non ; je ne le pourrais pas d'après ce bill.

Par Mr. Macdonell :

Q. Que faites-vous du fret de Niagara ?—R. Ce fret, composé de fruits, nous arrive de Niagara et nous est livré le samedi; nous le descendons directement par bateau à Prescott où il arrive vers dix heures, le dimanche matin; de là il est transporté sur le bateau du dimanche.

Q. Y en a-t-il beaucoup ?—R. A certains temps de l'année nous en sommes encombrés.

Par M. Miller:

Q. A certains temps de l'année, si vous embarquez à bord de ce bateau le dimanche, vous le trouvez chargé de ce fret ?—R. Oui, et quelques fois, à la fin de l'année, lorsque nous n'avons pas beaucoup de passagers à bord, nous sommes obligés de placer ce fret sur le pont des gaillards.

Par M. Pringle:

Q. Si une charge de wagon ou une quantité considérable de fret mêlé vous est confiée le dimanche, à un endroit quelconque, ne pourriez-vous pas prendre le fret périssable et laisser l'autre? Il me semble que c'est le moyen de transporter ce fret sans dommage.—R. Ce fret ne part pas le dimanche, et, s'il est dans le port, nous devons l'enlever. Il peut arriver qu'un marchand expédie à cinq ou dix pratiques différents, et dans la consignation qu'il nous fait de tout le lot il peut y avoir un envoi sujet à s'avarier parmi sept ou huit envois ordinaires.

Q. Mais ne pourriez-vous pas laisser le fret non périssable pour le bateau suivant?—R. Dans ce cas-là il ne nous l'apporterait pas.

Q. Mais si la même restriction est imposée aux chemins de fer?—R. Dans ce cas, le marchand confierait ses marchandises aux chemins de fer, parce qu'ils peuvent en faire le transport le jour suivant, tandis que nous ne le pourrions pas avant trois jours.

Par M. Piché:

Q. Il faut des hommes pour manier le fret ?—R. Oui.

Q. De sorte que, de manière ou d'autre, il faut travailler le dimanche pour ce faire ?—R. Certainement.

Par M. Pringle:

Q. En réalité, très peu de ce fret part le dimanche ?—R. Très peu.

Q. La plus grande partie de votre fret de Hamilton et Toronto qui est transporté à Montréal et y arrive le dimanche soir part le samedi?—R. Oui; mais en descendant il est distribué aux ports sur la route.

M. FITZPATRICK.—Je crois que maintenant nous comprenons la situation.

M. W. J. WHITE, C.R.—Je comparais pour la *Canadian Transport Company* et la *Baggage Transfer Company.* La *Dominion Transport Company* fait le camionnage du chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle reçoit les marchandises des chemins de fer ou des navires à vapeur et des consignataires, et comme on l'a dit, à l'automne, alors que les affaires sont énormes, il est urgent que les marchandises arrivant à Montréal soient livrées aux navires par les courtiers de camionnage; il en est de même pour les voyageurs; il faut qu'ils reçoivent leurs bagages.

ANNEXE No 1

Q. Faites-vous toutes vos opérations à Montréal?—R. Non; la compagnie a des agents dans les autres villes.

Q. C'est de tout le système que vous parlez maintenant?—R. Oui. La *Dominion Transfer Company* se trouve dans la même position que la *Dominion Transport Company.* Ces compagnies reçoivent le bagage des voyageurs qui arrivent à Montréal le dimanche, et, naturellement, ces voyageurs comptent que leurs bagages seront livrés soit à leurs domiciles soit aux hôtels. Elles transportent aussi le bagage des domiciles aux gares des chemins de fer, et je voudrais seulement attirer l'attention du comité sur la nécessité qu'il y a d'avoir dans ce bill un article qui permette à ces deux compagnies et aux compagnies du même genre de continuer leurs affaires sans que le système actuel soit interrompu.

M. F. H. CHRYSLER, C.R.—Nous avons examiné, M. Casgrain et moi, l'amendement suggéré par M. King; cet amendement ressemble beaucoup à celui que nous avions étudié et nous satisfait tout autant. Je crois même que c'est peut-être un progrès sur celui que nous avons rédigé, et nous nous unissons à M. King pour demander que cet amendement soit fait, et que les paragraphes (*g*) et (*h*) soient retranchés des exceptions au quatrième article, vu que ces paragraphes sont compris dans la proposition faite. J'aimerais aussi à dire en très peu de mots que nous partageons la manière de voir de M. King sur la question, c'est-à-dire, qu'il est impossible de traiter justement toutes les ramifications de la question en tentant de choisir toutes les choses au sujet desquelles nous pouvons soulever des objections. De plus, il n'est ni raisonnable ni juste, si le comité désire nous permettre de faire un grand nombre de choses dont il a été parlé aujourd'hui au sujet de cet article, que nous soyions exposés à être harcelés par des poursuites pour infractions à cet acte, forcés de comparaître devant les magistrats, et peut-être, pour nous justifier, d'en appeler à un tribunal supérieur, sur la question de savoir si ce que nous faisions était un travail de nécessité, d'urgence, ou autre chose de ce genre.

Par M. Fitzpatrick:

Q. C'est-à-dire qu'il serait préférable qu'il n'y eut pas de règlement quelconque régissant les corporations privées; est-ce là ce à quoi vous voudriez nous faire consentir?—R. C'est au comité à décider; mais ce que je dis pour le moment, c'est que si le comité, après la preuve que nous avons faite, n'est pas convaincu que ce sera une tâche très difficile de préparer un amendement qui nous protège dans les affaires que nous faisons alors je n'ai rien à ajouter à cette preuve. Telle que rédigé, l'article ne permet aucune des choses dont nous avons parlé. Ainsi, par exemple, dans le cas de la compagnie de messagerie, à moins qu'un amendement n'y soit apporté, bien qu'il soit stipulé que les voyageurs peuvent être transportés par chemins de fer, et que comme conséquence vous puissiez avoir l'intention de permettre le voiturage du fourgon des messageries avec ce train, l'article 2 défend au préposé aux messageries de travailler, parce qu'il n'a pas le droit de travailler après minuit, le samedi, et cet homme est exposé à être arrêté sur son wagon et condamné à l'amende parce qu'il fait son travail, parce qu'il fait son service ordinaire sur ce wagon pendant les 24 heures qui s'écoulent entre minuit le samedi et minuit le dimanche.

Q. S'il est permis au fourgon des messageries de circuler, ne croyez-vous pas que comme conséquence le préposé aux messageries aura la même permission?

M. CHRYSLER.—N'est-il pas vrai qu'il n'y a rien dans l'acte qui autorise la circulation du fourgon des messageries?

M. FITZPATRICK.—Je vous pose la question: dans le cas où le fourgon serait autorisé à circuler, l'employé des messageries n'aurait-il pas l'autorisation de circuler en même temps sur ce wagon?

M. CHRYSLER.—Je vois bien l'article qui concerne le transport des voyageurs et des malles de Sa Majesté, mais je ne vois rien qui concerne les messageries. Je suggérerais que l'article se lise comme suit: "Le transport des voyageurs et des malles de

Sa Majesté et des marchandises par le service des messageries", cela comporterait le droit de transporter en même temps le préposé aux messageries. Il n'est pas permis à l'employé des messageries de travailler entre minuit le samedi et minuit le dimanche. Cela signifie qu'il doit cesser de travailler, et vous devez détacher le fourgon du train. Il en est de même quant au travail sur les chemins de fer, qui, dans une grande mesure, est d'un genre analogue. D'après ce bill, un homme, quoi qu'il fasse, doit cesser de travailler à minuit le samedi; si c'est cela que l'on veut ou que l'on désire, ce bill le décrète. Mais, sans un amendement comme celui que M. King suggère, je ne vois pas comment vous pouvez permettre aux compagnies de transport de faire le travail nécessaire à leurs opérations du dimanche et qui se rattache au transport par trains, à moins que l'on ne désire que ce travail soit strictement limité au transport des voyageurs. Le transport du fret de toute nature est prohibé, parce que les exceptions faites dans les paragraphes (*g*) et (*h*) sont tout à fait insuffisantes pour autoriser l'expédition des affaires telles que maintenant expédiées.

M. MILLER.—Je suis très certain que le peuple de ce pays désire l'observance du dimanche, une observance raisonnable; je suis aussi très certain que pas un des membres de ce comité ne voudrait faire de loi étroite ou déraisonable. Mais en voyant les compagnies de transport se liguer pour présenter leur cause avec un grand déploiement de talent, lorsque M. King nous dit virtuellement que la législation qu'il désirerait serait une législation qui, en quelque sorte, détruirait tout l'effet du bill en tant qu'il s'agit du transport, et je crois que vous êtes tous d'opinion comme moi que c'est plutôt là l'impression qu'elle produit; alors, il me semble que ce que vous désirez réellement c'est qu'on n'empêche pas les compagnies de chemins de fer et de transport maritime de gagner autant de dollars qu'il leur est permis d'en gagner actuellement. Il me semble que si vous employiez les talents dont vous êtes doué, et la connaissance que vous possédez de ce qui est dans l'intérêt général du pays, à nous aider dans la préparation d'un bill qui serait un progrès sur ce que nous avons déjà, et qui nous donnerait des restrictions raisonnables et convenables, ce serait mieux; ce serait praticable.

M. CHRYSLER.—Je ne puis que répéter ce que M. King a dit; je me suis beaucoup occupé de la question. M. Casgrain aussi, je crois, et avec la connaissance que j'ai de l'état de choses, je ne puis voir comment il serait possible de faire des restrictions à l'égard de tous les divers sujets qui ont été discutés ici. Prenez, par exemple, le tansport de marchandises périssables par trains qui ne transporteraient directement que cela; cela ne se fait pas, et ce serait de très peu d'importance pour les chemins de fer. Elles ne sont pas maintenant transportées dans des trains ne transportant que des marchandises périssables, et ne peuvent guère l'être sans embarrasser le transport du commerce. "Le bétail destiné à l'expédition immédiate sur un port océanique" représente une condition qui peut se produire pour quelques envois de bestiaux; mais un train de bestiaux, sans autre chose que des bestiaux destinés à être expédiés sur un port océanique, est chose rare, j'imagine. De plus, vous avez encore le Canada Southern, qui fait le transport du bétail d'un côté à l'autre du Canada; cette compagnie n'est pas dans un rayon qui lui permette l'expédition immédiate sur un port océanique.

M. FITZPATRICK.—Vous avez soigneusement examiné la question, et préparé un amendement; peut-être nous ferez-vous le plaisir de nous soumettre cet amendement.

M. CHRYSLER.—Je pourrais dire qu'il a été préparé sans consultation. Nous n'avons jamais entendu cet autre amendement avant ce jour, et c'est presque le même, mot à mot. Nous avons demandé que le premier paragraphe de l'article 4 soit amendé par l'insertion des mots "circonstances critiques" avant le mot "nécessité". C'est ce que demande aussi M. King. Au paragraphe (*e*) nous voudrions substituer "Le transport des voyageurs, du fret, des messageries ou des malles de Sa Majesté et tout travail accessoire". On a ajouté au nôtre "dans les opérations de tous les navires ou chemins de fer".

M. FITZPATRICK.—Passez-nous le vôtre et nous comparerons cela avec l'autre.

M. J. HARVEY HALL est appelé. Il dépose comme suit : Comme représentant des employés du service des trains de chemins de fer, je dois dire, en commençant, que cette législation est de très grande importance pour eux tous, et afin de me mettre en état de pouvoir parler de façon pertinente sur le sujet, lorsque le bill a été présenté et imprimé, je m'en suis procuré des copies et les ai envoyées à tous les chefs de division dans le Dominion; en même temps, je spécifiais certaines questions auxquelles je désirais que les employés de chemins de fer répondissent, afin d'être clairement instruit de leur manière de voir à ce sujet; je les prévenais aussi que je représenterais l'opinion de la majorité. Les premières que je leur ai posées étaient les suivantes :—

1. Croyez-vous qu'il serait dans l'intérêt des employés de chemins de fer du Canada d'arrêter le service de tous les trains de marchandises, tel que le veut le paragraphe (*g*) de l'article 4?

2. Croyez-vous qu'en faisant en six jours, avec le même nombre de trains, un service maintenant fait en sept, on augmenterait le danger pour la vie et la propriété?

3. Croyez-vous que la loi telle que proposée aurait pour effet de retenir plus d'hommes chez eux le dimanche qu'à présent?

4. Croyez-vous que si cette loi est rendue, elle diminuera la valeur productive de votre travail ?

5. Etes-vous en faveur de l'adoption de l'article 6, c'est-à-dire celle qui concerne les trains de plaisir ?

En commençant, je désire dire que l'opinion des employés de chemins de fer du pays est partagée, mais la majorité d'entre eux est contre les articles du bill relatifs au transport.

Par M. Fitzpatrick :

Q. Pourriez-vous nous donner la majorité relative ?—R. Environ soixante-cinq pour cent.

Par M. Smith :

Q. En faveur du bill?—R. Contre le bill. Environ 65 pour 100 des employés sont contre le bill.

Par M. Pringle :

Q. Contre les articles relatifs au transport?—R. Ce sont les seuls auxquels je me sois quelque peu intéressé ; ce sont les seuls qui nous intéressent. On nous dira sans doute que les grandes loges ont passé des résolutions en faveur du repos du dimanche. Or, j'ai ici une lettre de M. Clarke, grand chef conducteur de l'ordre des conducteurs de chemins de fer ; M. Clarke a la réputation d'être l'un des hommes les plus habiles de l'organisation des chemins de fer du pays, et voici ce qu'il dit : "J'estime que les employés en général vont s'opposer aux termes de ce bill, et je crois que l'attitude des organisations et la vôtre comme leur représentant devant le parlement devrait être conforme à la volonté de la majorité des hommes que vous représentez. Quant à moi, la théorie du repos du dimanche pour les employés de chemins de fer ne m'a jamais enthousiasmé beaucoup, pour la raison que le motif invoqué que ce repos leur donnerait un jour sur sept pour rester à la maison avec leurs familles est compensé par le fait qu'un nombre égal d'hommes devra être tenu éloigné du logis."

Le rapport du président des employés de télégraphe n'est pas en faveur du bill ; ce rapport dit que le bill ne favoriserait pas les intérêts des hommes. Maintenant, il est peut-être bon que je donne une idée des employés eux-mêmes. A Toronto-Junction l'ordre des conducteurs de chemins de fer a passé la résolution suivante, qui a été adoptée à sa dernière assemblée régulière : " Résolu, que la division 345 invite M. Hall, représentant devant le parlement les employés de chemins de fer, à combattre, à Ottawa, l'acte proposé touchant le jour du Seigneur, bill n° 12, acte qui doit être

soumis au parlement et qui restreint les pouvoirs des chemins de fer en ce qui concerne la gestion de leurs affaires le dimanche ; que le dit bill est non seulement préjudiciable aux chemins de fer, mais encore, qu'il est de nature à diminuer les salaires des employés de chemin de fer et à augmenter les risques d'accidents pour ces employés en les surchargeant de travail pendant les deux premiers jours de chaque semaine, c'est-à-dire, jusqu'à ce que le fret accumulé dans les cours le dimanche soit enlevé". Cette résolution provient des conducteurs de Toronto-Junction. En 1897, l'"Alliance du jour du Seigneur", ou quelqu'un qui la représentait dans la province d'Ontario, a demandé une loi semblable. On invita les employés de chemins de fer de Saint-Thomas, les employés du Michigan-Central et ceux du Pacifique-Canadien à exposer leurs vues sur la question. A cette époque, ils combattirent le bill, les employés de Saint-Thomas surtout. Maintenant, je voudrais dire que je regarde Saint-Thomas comme l'endroit du pays où il y a le plus de travail fait le dimanche ; le Michigan-Central , qui fait le service entre Détroit et Buffalo, le Wabash, qui fait le service dans le même district, le Grand-Tronc, de Détroit et Port-Huron à Buffalo, et le Père-Marquette dans la même région. De toute nécessité, il y a plus de travail fait le dimanche dans ce district que dans toute autre partie du Canda. J'ajoute maintenant qu'à cet endroit toutes les organisations de chemins de fer que je représente reconnaissent la nécessité de travailler le dimanche et combattent ce bill. Elles disent qu'elles sont en faveur du repos du dimanche et aimeraient bien à en jouir, mais que la loi, par les dispositions du paragraphe (*g*), pourrait peut-être empêcher les chemins de fer canadiens d'avoir ce commerce, et, naturellement, cela détruirait les affaires de la compagnie et réduirait le nombre des hommes qui pourraient avoir du travail. Cela me paraît être leur grande crainte à l'égard de ce bill.

Par M. Smith:

Q. Ils sont unanimement contre le bill?—R. En tant que le principe....

Q. En tant qu'il s'agit des autres articles?—R. Ils sont divisés sur d'autres points.

Q. Y a-t-il une raison particulière qui les empêche d'être unanimes?—R. La seule raison que je puisse donner, c'est leur crainte que la loi ne diminue la valeur productive de leur travail et que le transport du fret passe aux concurrents méridionaux des chemins de fer canadiens. C'est, virtuellement, une question de dollars et de cents, une question d'intérêts commerciaux pour le pays et pour eux-mêmes. Cette question est par eux traitée à un point de vue égoïste sous ce rapport. Je ne crois pas devoir abuser de la patience du comité en lisant tous ces renseignements. Vous avez entendu sur cette question beaucoup de renseignements donnés par des personnes intelligentes, mais, comme homme pratique, ayant dix-neuf ans de service sur la route, je désire déclarer que, pour moi, le bill a une très grande importance en ce qui concerne la sécurité des employés, la sécurité de la propriété et le désordre du commerce des chemins de fer du pays. Rien ne saurait mieux expliquer ma pensée que ceci : voici un cours d'eau ou une rivière ; endiguez-là en divers endroits pendant vingt-quatre heures, ouvrez ensuite les vannes et laissez tout aller en même temps. Vous ne pouvez dire ce qui va se passer. Tous ces trains qui ont commencé leur voyage avant minuit, le samedi, devront se rendre au point d'arrêt le plus rapproché et y rester ; le lundi matin, ils devront partir, peut-être à une distance de vingt ou quinze minutes les uns des autres. Il peut arriver quelque chose, et c'est pourquoi nous sentons que le bill augmentera le danger pour la vie et les biens des employés. Et voilà où nous en sommes quant à cette question de rester plus longtemps à la maison le dimanche.

Q. J'allais vous poser une question à ce sujet. Croyez-vous que le bill à l'étude fera rester plus d'hommes à la maison qu'à présent?—R. La majorité a répondu non.

Q. Voulez-vous expliquer comment?—R. Je l'explique comme ceci : ces employés quittent la maison le samedi après-midi pour se rendre à leur poste, où ils sont forcés de rester. Il y a naturellement un certain nombre d'hommes qui restent à la maison. Nous sommes convaincus que la moitié des employés s'absenterait de la maison, ce qui leur occasionnerait de plus un surcroît de dépenses. Les hommes éloignés de la

maison ne peuvent vivre à aussi bon marché que chez eux, ni à aussi bon marché que sur la route. A l'heure qu'il est, les employés sur la route ont conclu des arrangements en vertu desquels ils ont le droit de faire toute leur cuisine personnelle, et je puis ajouter que je sais par expérience que ces hommes, lorsqu'ils sont éloignés de leurs domiciles, sont mieux sur la route, parce qu'ils ne peuvent assister au service divin ou aller à l'église, car vous savez qu'ils ne peuvent transporter avec eux des valises à habits afin de se procurer une mise convenable pour se joindre au monde.

Q. Personnellement, comme représentant des employés de chemins de fer, croyez-vous que ceux qui travaillent sur les chemins de fer devraient avoir un jour sur sept?—R. Je le crois certainement. Plusieurs années durant les employés de chemins de fer du Canada ont étudié ou demandé une loi qui obligerait les compagnies de chemins de fer à leur donner un jour sur sept. Je crois que c'est nécessaire à l'homme.

Par M. Pringle:

Q. Ne pourrait-on pas insérer dans ce bill un article qui, sous ce rapport, protégerait les employés de chemins de fer, en obligeant les compagnies à leur donner un jour sur sept?—R. Si le comité peut trouver le moyen d'insérer un pareil article, je suis sûr que les employés de chemins de fer du pays y attacheraient un grand prix.

Par M. Smith:

Q. Y a-t-il, par rapport à cela, une stipulation ou un arrangement entre les organisations du travail et les compagnies de chemins de fer du Canada?—R. Par rapport à quoi?

Q. Stipulation pour un jour sur sept?—R. Non, il n'existe aucune convention, aucune convention par écrit accordant aux employés un jour déterminé ou un jour quelconque par semaine.

Par M. Macdonell:

Q. Alors, comment font-ils?—R. Dans toutes les conventions par écrit entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés, il y a une clause qui donne aux employés des trains le droit d'exiger du repos.

Par M. Smith:

Q. Voulez-vous nous expliquer un peu ce que cela signifie?—R. Cela veut dire que si un homme a été sur la route pendant trop d'heures, et qu'on veuille le faire sortir encore, il exige purement et simplement qu'on le laisse se reposer; cela fait partie de la convention passée entre les employés et la compagnie; si celle-ci tentait de le contraindre à travailler, les employés prendraient son parti.

Par M. Macdonell:

Q. Huit heures de repos?—R. Oui.

Q. C'est là le repos pour un homme qui a été à l'ouvrage pendant longtemps. Il y a une différence entre cela et la proposition de décréter un jour complet de repos?—R. Oui.

Par M. Smith:

Q. Pensez-vous que les compagnies verraient d'un bon œil les efforts qui pourraient être tentés pour empêcher que soit adoptée une proposition de cette nature pour un jour de repos obligatoire?—R. Je ne sais. Ce matin, je me proposais de m'en informer auprès de M. McNicoll. Je crois que le ministre de la Justice ou le gouvernement doivent le savoir. J'aimerais savoir si les compagnies consentent ou non à accorder cette demande, parce que je sens que cette demande n'est pas seulement dans l'intérêt des employés, mais que c'est aussi un question d'humanité, et qu'elle devrait leur être accordée.

M. PRINGLE.—Ce n'est pas une question d'accord entre les compagnies et le travail organisé. La grande question est de savoir s'il serait praticable de décréter qu'un

jour de repos sur sept sera obligatoire. J'y vois bien des difficultés; car si les employés peuvent l'exiger à volonté, les compagnies pourraient en être fort embarrassées.

M. SMITH.—C'est-à-dire lorsque l'intérêt des compagnies et celui des employés seraient d'accord.

Le TÉMOIN.—Ce que je désirais obtenir de M. McNicoll, c'est une déclaration à l'effet qu'il consentirait à accorder quelque chose comme cela, pourvu que les employés en fissent la demande. Je puis ajouter que nous avons examiné la proposition d'une loi qui rendrait criminel, pour chacun des employés, le fait de travailler sur un train après avoir été de service pendant un certain nombre d'heures; et il en serait de même à l'égard du fonctionnaire de la compagnie qui le forcerait de travailler. On a prétendu que les compagnies n'agissent pas ainsi. Je sais que cela se fait. Nous en avons la preuve. Mais je m'éloigne du projet de loi à l'étude, et je crois qu'il vaut mieux y revenir.

M. FITZPATRICK.—Je crois que nous nous donnons assez de peine, M. Hall.

Par M. Pringle:

Q. Voudriez-vous bien produire les documents que vous avez par devers vous et qui font voir les réponses à ces diverses questions?—R. Oui, je vais les produire.

Par M. Ames:

Q. Voudriez-vous bien produire un mémorandum ou résumé de quelques-uns de vos documents?—R. Je vais vous donner des copies de ceux que je crois être libre de rendre publics. Vous vous rendez très bien compte qu'avec moi les employés se servent très souvent d'un langage dont ils ne voudraient pas se servir en public.

Par M. Macdonald:

Q. Constatez-vous que cette objection des employés de chemins de fer existe plutôt dans certaines parties du pays que dans d'autres?—R. Oui.

Q. N'est-il pas vrai qu'elle se limite en grande partie à Toronto et à l'ouest?—R. J'en ai une qui provient de votre région, de Frédéricton, en voici la teneur: "A notre meeting du 1er avril 1906, j'ai lu votre lettre ci-jointe, et après discussion sur cette lettre il a été résolu qu'il ne serait pas de l'intérêt des chemins de fer d'empêcher les trains de marchandises de faire le service le dimanche et de plus, résolu que la réponse ci-dessus serait faite aux questions posées"; c'est-à-dire que l'assemblée est opposée à la mesure. Il y a d'autres endroits. A Saint-Thomas, comme je vous l'ai dit, on est unanime à la combattre.

Par M. Sinclair:

Q. En avez-vous de l'Intercolonial?—R. Je ne sais si je puis mettre la main dessus ici.

Par M. Macdonell:

Q. De divers endroits sur l'Intercolonial?—R. Il n'y a pas un très grand nombre d'hommes qui se soient suffisamment occupés du bill pour pouvoir dire s'ils sont ou non en sa faveur.

Par M. Pringle:

Q. Leur besogne est facile en ces endroits?—R. Cela se peut.

Par M. Sinclair:

Q. Voici une question qui ne me paraît pas très claire: Vous avez dit que la promulgation de cette loi augmenterait les difficultés quant à l'éloignement des employés de leurs domiciles le dimanche. Les laisserait-elle aux têtes de divisions?—R. Oui.

Q. Ne sont-ils pas éloignés de leurs domiciles aujourd'hui que les trains font le service le dimanche?—R. Une partie en serait éloignée et l'autre partie y rentrerait,

car les trains font le service des deux côtés opposés. De sorte qu'il en reviendrait à la maison autant qu'il en partirait. Il en résulterait, je crois, que les employés, en grande majorité, seraient loin de chez eux le dimanche.

Q. Il ne me paraît pas évident que les choses iront plus mal qu'aujourd'hui si vous arrêtez les trains aux têtes de division. Voyez maintenant, vous obligez les trains à faire le service, et, nécessairement, les employés s'éloignent de leurs domiciles; ils en sont toujours absents, n'est-ce pas?—R. Ils sont absents de chez eux, mais ils peuvent y revenir.

Q. Pourquoi vous figurez-vous que cela irait plus mal, que les difficultés seraient augmentées?—R. Cela est pire, parce que cela augmente les dépenses des employés. Je ne dis pas qu'il y en aura plus qui seront éloignés, mais il y en aurait autant avec un surcroît de dépenses en ce qui concerne leurs frais de subsistance.

Par M. Macdonald:

Q. Je suis porté à croire que la plus grande partie des difficultés que ces employés vous ont exposées par écrit pour vous mettre en mesure de combattre ce bill provient de ce qu'ils se rendent compte que le fait d'arrêter les trains le dimanche est de nature à entraver tout le trafic, et finalement à leur causer des dommages?—R. Oui; à cet égard, il y a une autre question dont les employés de chemins de fer ne paraissent pas avoir parlé. Le service des trains est un travail totalement différent de toute autre chose. Ces employés sont de service toute la journée, de minuit au minuit suivant. Cela ne ressemble à aucun autre travail. Certains jours de la semaine, ils doivent nécessairement partir. Cela dépend de la besogne. Il peut arriver que les livraisons des expéditeurs ne leur parviennent pas d'une manière uniforme, et lorsqu'elles leur parviennent, il leur faut les manier avec diligence. Il en résulte que la nécessité peut forcer les employés à s'éloigner le samedi après-midi ou toute la journée du samedi, et peut-être le vendredi. Ce bill les forcerait de partir le dimanche, soit deux jours sur sept qui leur seraient retranchés, et, naturellement, s'ils sont obligés de faire en cinq jours leur travail d'une semaine, ce bill augmentera le nombre des heures de travail—par jour,—et je ne crois pas que cela serait d'un grand avantage pour les employés du service des trains.

Par M. Geoffrion:

Q. En général, ces employés peuvent avoir leur jour de repos par semaine?—R. Dans la majorité des cas, je crois, sauf toutefois dans les temps de très grande presse, alors que les employés qui font le service des trains perdent au moins un jour toutes les semaines.

Par M. Schaffner:

Q. Les hommes qui travaillent sur les chemins de fer travaillent-ils plus de six jours sur sept?—R. Quelquefois; nous y comptons.

Q. Quelle est la règle?—R. Il n'y en a pas.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Que se passe-t-il effectivement?—R. Cela dépend absolument des temps. Dans la morte saison, il peut arriver que les employés ne travaillent pas quatre jours par semaine.

Q. Tout bien considéré, morte saison et temps de grande activité, ces hommes travaillent-ils plus de six jours par semaine, en moyenne?—R. Je ne le crois pas.

Par M. Pringle:

Q. De sorte qu'ils auraient une moyenne de cinquante-deux jours de repos par année?—R. Oh! oui, je le crois. En certains temps, les employés sont très souvent forcés de travailler plus de six jours.

Par M. Smith:

Q. De quel œil les employés de chemins de fer voient-ils les trains de plaisir du dimanche; quelle est leur réponse à votre question sur ce sujet?—R. La majorité est contre ces trains de plaisir le dimanche.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que M. McNicoll voudrait vous demander quelque chose.

M. McNICOLL.—Les employés des trains sont payés à tant du mille, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN.—Sur quelques chemins; je crois qu'il en est ainsi sur le Pacifique Canadien. Il y en a qui sont payés au mille et d'autres à la journée.

Q. Sur nos lignes, ils sont payés au mille pour dix heures ou neuf heures par jour, est-ce cela?—R. Oui.

Q. Vous avez parlé d'un jour par semaine pour les employés. N'est-il pas vrai que sur nos lignes nous sommes obligés de leur garantir un certain nombre de jours? —R. Oui, vous l'êtes.

Q. Actuellement, il y a devant moi un comité qui veut 4,000 milles par mois. Cela veut dire 40 jours par mois, n'est-ce pas?—R. Il s'agit des trains de voyageurs.

Q. Il s'agit des trains de marchandises. On a parlé de 3,500 et 4,000 milles, et aussi de 26 jours par mois. Les employés eux-mêmes désirent beaucoup obtenir—100 milles par jour étant la règle générale—de 30 à 40 jours par mois. Ils font quelquefois leur journée très aisément. Mais, lorsque vous parlez du jour de repos, vous devez savoir que ces hommes travaillent d'après un arrangement qui leur garantit un minimum de parcours. Si nous leur donnons une garantie, comment pourrons-nous ne leur faire faire que quatre jours de travail par semaine?—R. Il est exagéré de parler de quatre jours.

Q. Vous avez dit quatre jours, et c'est la raison pour laquelle je vous pose la question.—R. Oh, non.

Q. Il y a une autre question qu'il importe de soumettre au comité. D'où provient ce trente-cinq pour cent? Serait-ce des endroits où nos trains ne marchent pas le dimanche? Je crois que vous avez parlé de Frédéricton. D'ordinaire, nous n'y avons virtuellement pas de trains le dimanche, et nous n'en avons aucun sur beaucoup de nos embranchements. Ces trains n'y sont pas nécessaires et nous n'y faisons pas de service. Il y a au moins trente-cinq pour cent de nos lignes sur lesquelles virtuellement nous ne faisons pas le service des trains le dimanche. Serait-ce de ces endroits que provient la plus grande partie du trente-cinq pour cent?—R. J'admets que l'opinion en faveur des trains existe là où les trains font le plus le service. D'après les lettres que je reçois ici, je crois que les endroits où il se faisait le plus d'affaires le dimanche sont les endroits d'où j'ai reçu les plus vigoureuses résolutions contre le bill projeté.

Q. Encore une question. Vous avez parlé de l'encombrement des trains à minuit le samedi, du fait qu'ils se mettraient en marche à dix, vingt ou trente minutes de distance les uns des autres, et du redoublement du danger causé par tant de trains se suivant les uns les autres; bien, cela n'est-il pas de nature à produire un état de choses grave sur une ligne à voie unique, au moment où les trains d'une division commencent à rencontrer les trains d'une autre division?—R. Il leur faudra se surveiller les uns les autres pour pouvoir se rencontrer.

Q. Et il faudrait au moins dix heures pour faire le travail que vous pouvez maintenant faire en six heures?—R. Il se pourrait.

Q. Et que dites-vous de l'augmentation des risques?—R. Ma manière de voir à ce sujet est que plus vous avez de trains plus vous courez de risques d'accidents.

M. FRANCIS KING.—A propos de certaines déclarations que l'on vient de faire, je crains qu'en exposant notre manière de voir, nous n'ayons pas clairement expliqué que nous n'entendons pas proposer le moindre amendement à la clause qui défend les trains de plaisir le dimanche. Sur ce point, nous acceptons parfaitement le principe du bill.

M. ALPHONSE VERVILLE, M.P.—Vous proposez-vous d'entendre le représentant des ouvriers? Comme membre du parlement, je ne puis débattre la question ici, mais je

demande que M. Draper secrétaire des associations ouvrières du Canada, reçoive du comité l'autorisation de le faire.

Le Président.—Très bien: nous allons entendre M. Draper.

M. P. M. Draper est appelé. Il dit: Monsieur le président et messieurs les membres de la commission d'enquête sur le bill n° 12, touchant le jour du Seigneur.

Par M. Smith:

Q. Vous êtes le secrétaire de l'Union des arts et métiers du Canada?—R. Oui. Je dois dire que vu l'absence de notre avocat, M. John G. O'Donoghue, parti pour l'ouest par suite de la maladie soudaine de son père, je suis venu représenter l'Union des arts et métiers du Canada relativement au bill qui est maintenant devant vous. J'ajoute que l'union représente à peu près toutes les organisations du travail, savoir, l'industrie du bâtiment et autres, sauf les organisations des chemins de fer représentées par M. Hall.

Q. Combien de membres ?—R. D'après notre dernier rapport, nous en représentons 22,000, directement, et 150,000 indirectement, c'est-à-dire, tous les conseils des arts et métiers de Berlin, Brantford, Brockville, Collingwood, Chatham, Guelph, Galt, Hamilton, Midland, London, Ottawa, Sainte-Catherine, Stratford, Sarnia, Toronto, Peterborough, Windsor, Woodstock et Wallaceburgh, dans la province d'Ontario; Montréal, Grand'Mère, Québec et Lévis, dans la province de Québec ; Saint-Jean et Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick; Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse; Winnipeg, dans la province du Manitoba; Victoria, dans la province de la Colombie-Britannique, et Calgary, dans la province de l'Alberta. Tous ces conseils ont leur charte et sont subordonnés à notre congrès. Tout ce qu'ils ont à payer est une contribution *per capita* à leurs délégués. Notre congrès est le corps législatif du Dominion, et je puis déclarer qu'à nos conventions—j'ai pris part à ces conventions pendant les 10 ou 12 dernières années—l'observance du jour du Seigneur a été discutée. Je dois dire que la grande majorité des délégués représentant à ces conventions les associations des ouvriers de ce pays était à peu près unanime en faveur de l'observance du jour du Seigneur comme jour de repos. Maintenant, l'exécutif du congrès a examiné ce bill avec soin—ses membres ont leurs domiciles en diverses villes—et ils en sont venus à la conclusion à peu près unanime que le bill, tel que rédigé, est juste et libéral, et ils désirent qu'il soit adopté tel qu'il est. Voila ce que ces hommes ont décidé et voilà la raison pour laquelle je suis ici cet après-midi, afin de vous transmettre l'opinion et les veux de ces personnes; et je vais purement et simplement vous soumettre ce rapport par écrit, pour ne pas prendre une plus grande partie de votre temps.

Nous croyons que le comité et le parlement ont tous les pouvoirs pour introduire dans les codes une loi décrétant l'observance du jour du Seigneur, et à laquelle les corporations et les compagnies devront se soumettre. Nous croyons qu'aucun préjudice ne sera causé à leurs intérêts, que ceux-ci ne seront nullement lésés, et nous n'entendons pas qu'un dommage quelconque soit fait à leurs intérêts. Nous croyons que le bill, tel que rédigé et prépesé actuellement, avec les paragraphes qui ont été soumis et qui font des exceptions à l'égard de certains travaux, est assez libéral, et plutôt que de mutiler le bill, il serait tout aussi bien de le rejeter en entier. Par conséquent, nous espérons que le comité sera d'avis d'adopter le bill tel qu'il est maintenant et avec très peu d'amendements importants.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Les gens que vous représentez ne sont nullement intéressés dans les affaires du transport ?—R. Non ; nous avons bien quelques organisations, mais nous laissons à M. Hall le soin d'y voir.

Par M. Piché :

Q. Vous dites que vous représentez 22,000 ouvriers du Canada ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous produire un état du nombre de ces ouvriers, dans chaque ville ?—R. Je ne saurais donner qu'un chiffre approximatif, d'après la taxe *per capita.* Par exemple, il y a à Toronto 14,000 membres affiliés au conseil des métiers et du travail.

Q. Faisant partie de votre organisation ?—R. Le conseil des métiers et du travail de Toronto tient sa charte de notre organisation, et, tout comme le conseil des métiers et du travail de Montréal, il est subordonné aux mêmes obligations pour les fins législatives.

Q. Combien y a-t-il d'ouvriers organisés à Montréal ?—R. M. Verville m'a dit qu'il y en avait 16,000.

Q. S'il ne s'en trouve que 16,000 à Montréal, il ne doit y en avoir que 6,000 ailleurs ?—R. Comment cela, 6,000 ?

Q. Vous avez dit représenter directement 22,000 ouvriers ?—R. Oui, je l'ai déclaré.

Q. Si vous retranchez 16,000, il ne vous reste plus que 6,000 ?—R. Voici comment nous conduisons nos affaires. Prenons Toronto, où 14,000 hommes nous paient tous leurs contributions ; par exemple, les imprimeurs n'ont droit qu'à trois délégués, les plombiers à un, bien que ces derniers soient au nombre de deux ou trois cents et les imprimeurs six cents. Notre organisation ne perçoit qu'une taxe *per capita,* suivant le nombre de délégués qu'ils envoient.

Par M. Pringle:

Q. Actuellement, ceux que vous représentez ne sont pas tenus de travailler le dimanche ?—R. Non, ils ne le sont pas.

Q. Ceux que vous représentez n'ont pas à se plaindre de cela ?—R. Peu d'entre eux sont appelés à travailler le dimanche. Cependant, il peut se présenter des circonstances exceptionnelles. On a dit, cet après-midi, que les hommes pourraient travailler ou non et qu'on ne les obligeait pas à travailler le dimanche. J'ai été contremaître pendant au moins dix ans et je sais très bien que quand le représentant de la compagnie demande à un employé de travailler, si ce dernier ne se rend pas à cette invitation, il peut très souvent perdre son emploi. Il n'a pas à choisir, car un autre travaillera et le remplacera. Je ne crois pas que ce soit juste pour ces employés. Quand ils sont fatigués et qu'on leur demande de faire un travail quelconque, généralement ils le feront, que cela leur plaise ou non.

Q. Je veux savoir si les ouvriers que vous représentez sont quelquefois appelés à travailler le dimanche ou s'ils ont toujours leur journée de repos, ce jour-là ?—R. Oui.

Par M. Piché:

Q. Quel est le nom de l'organisation que vous représentez ?—R. Le Congrès des Métiers et du Travail du Canada.

Par M. Miller:

Q. Que voulez-vous dire quand vous dites que vous représentez indirectement 150,000 ouvriers ?—R. Il y a, à Toronto, 14,000 ouvriers organisés, à Winnipeg, environ 12,000, mais nous ne percevons pas une taxe *per capita* sur ces 12,000 ou 14,000 ouvriers; ils ne nous paient que suivant le nombre de délégués qu'ils envoient au conseil.

Par M. Piché:

Q. Ces ouvriers sont-ils, oui ou non, membres de votre organisation ?—R. Oui, ils le sont, car ils envoient leurs délégués à la convention annuelle. Nous avons eu notre vingt-deuxième convention, et la législation qu'ils veulent est d'abord soumise à ces conseils des métiers et du travail—disons, par exemple, aux unions locales des plombiers ou des imprimeurs, ensuite aux conseils des métiers et du travail, et enfin à l'exécutif du Congrès.

Q. Donc, ils sont tous affiliés à votre organisation ?—R. Oui.

Par M. Miller:

Q. Représentez-vous quelques arrimeurs ou débardeurs?—R. Oui, nous avons à Montréal une union de débardeurs affiliée à notre organisation, c'est une union importante, et une autre, celle des ouvriers charbonniers. Nous avons aussi à Prescott des ouvriers de la marine et des transports.

Q. Ont-ils donné leur opinion sur ce sujet?—R. Non, ils ne l'ont pas fait. Cependant, comme je l'ai fait remarquer, lors des différentes conventions, les délégués qui représentaient ces organisations se sont presque unanimement prononcés en faveur de l'observance du jour du Seigneur et du repos absolu, le dimanche; ils sont allés plus loin, car ils ne voulaient pas travailler, le samedi après-midi.

Par M. Piché:

Q. Votre organisation ouvrière est-elle la seule qui existe au Canada?—R. C'est la seule organisation ouvrière pouvant légiférer.

Q. Est-elle la seule?—R. Non, elle n'est pas la seule. Il y a le Congrès National, qui comprend quelques unions affiliées à Québec, quelques-unes aussi, je crois, à Montréal, mais nous avons des unions affiliées à notre organisation dans tout le pays, depuis Victoria, y compris le Yukon, jusqu'à l'Ile-du-Prince-Edouard.

Q. Pouvez-vous nous indiquer le nombre d'ouvriers, à Montréal et à Québec, faisant partie de votre association?—R. A Québec et à Montréal—la dernière taxe, *per capita,* qu'ils ont payée, représentait à Québec à peu près 5,000 membres. J'en ai la preuve ici.

Q. Je ne tiens pas à savoir ce qu'ils paient; seulement leur nombre. Combien y en a-t-il dans votre organisation et combien dans l'autre?—R. Au mois de septembre dernier, nous avions dans Québec 34 organisations, comprenant 3,911 membres.

Q. Dans toute la province ou dans la ville?—R. Dans la province de Québec.

Q. Combien y a-t-il de membres, dans toute la province?—R. 3,911 membres directs.

Q. Quand vous dites qu'ils sont 12,000, voulez-vous dire dans Montréal seulement?—R. Je crois pourtant avoir été assez explicite. J'ai dit qu'ils ne payaient la taxe que sur leurs délégués seulement. Par exemple, le conseil des métiers et du travail de Montréal paye, à notre Congrès, une taxe *per capita* sur environ soixante-quatre délégués.

Q. Tout ce que je veux savoir, c'est le nombre d'ouvriers qui font partie de votre organisation?—R. Je vous le dis, mais je crois que vous esayez de faire croire que je ne représente pas le nombre d'ouvriers que j'ai dit représenter.

Q. Non, la seule chose que je veux savoir, c'est le nombre d'ouvriers membres de votre organisation, à Québec et à Montréal?—R. 3,911.

Q. Dans la province de Québec?—R. Oui.

Q. Ce nombre comprend tous vos membres?—R. Oui, nos membres directs.

Q. Très bien?—R. Nous avons entre 20,000 et 25,000 membres indirects.

Q. Quelle distinction faites-vous entre membres directs et indirects?—R. Voici: directement ils payent une taxe à notre congrès sur le nombre de leurs délégués, et indirectement nous les représentons, parce qu'ils payent une taxe aux conseils qui nous sont affiliés comme corps subordonnés.

Par M. Macdonald:

Q. Dans Québec vous avez au delà de 3,000 délégués. Mais vous ne donnez pas le nombre exact de ces membres. Sont-ce ces membres que les délégués représentent?—R. Oui.

M. SINCLAIR.—Je propose que le Dr Black soit entendu.

Le Dr Black, M.P., appelé, dit ce qui suit:—

M. le Président, Messieurs,—Sur demande des membres d'une des associations médicales auxquelles j'appartiens, je veux parler de la santé publique. Depuis que j'ai demandé, mardi dernier, à être entendu devant votre comité sur ce sujet, beaucoup de personnes m'ont demandé en quoi l'observance du jour du dimanche pouvait intéresser la santé publique. On m'a posé ces questions sérieusement. Deux ou trois députés m'ont aussi, je crois, interrogé sur ce sujet. Je ne saurais mieux expliquer les intimes rapports qu'elles ont entre elles que par le manque de connaissances dont font preuve les gens intelligents sur cette question. Je suis heureux de donner mon opinion devant un comité présidé par un médecin, un médecin qui fait autorité dans la ville qu'il représente, et un homme éminent dans la province doù il vient, un président qui, non seulement est un des principaux praticiens du Canada, mais un co-éditeur d'un des journaux médicaux du pays, et il approuvera et comprendra tout ce que je pourrai dire, cet après-midi, sur les rapports entre l'observance du jour du Seigneur et la question de la santé publique.

Dans mon opinion, M. le Président, la plus importante question qui soit venue devant ce comité est celle de la santé publique et de l'observance du jour du Seigneur. Personnellement, je crois que la prospérité du notre pays dépend absolument de cette observance. Je suis convaincu qu'elle est si intimement liée à la prospérité de notre pays, comme nation, qu'il nous faut la reconnaître et nous en occuper. Nous sommes maintenant au début de notre existence, comme nation, et il importe que nous nous établissions dès maintenant sur des bases solides, tout comme on le fait pour un édifice quelconque. Nous sommes les héritiers de tous les autres siècles, et nous avons l'avantage de pouvoir éviter les grandes erreurs commises par les autres nations et les autres peuples au sujet de la non-observance de ce jour. Je dois dire que cette question de consacrer un jour de repos sur sept attire maintenant l'attention de tout le monde civilisé. Jamais, dans toute l'Europe, les peuples ne se sont autant intéressés à cette question que maintenant. Autrefois, les corps religieux et le peuple, ou le peuple représentant les travailleurs ou des organisations comme celles que nous avons ici, au pays, ont discuté cette question. Mais depuis quelques années la profession médicale et les savants ont pris part à cette discussion, et ont signalé le grand péril qu'il y a pour la santé publique de ne pas prendre une journée de repos sur les sept jours de travail.

Maintenant, je sais que vous êtes fatigués, après avoir entendu tout ce qui a été dit cet après-midi. Je le suis moi-même, et je vais tâcher de résumer, en quelques minutes, ce que j'ai à vous dire. Je désire faire une assertion et la prouver; c'est qu'il y va de l'intérêt de la prospérité nationale et de la santé publique qu'on prenne une journée de repos sur sept. Plusieurs déclarations ont été faites, devant ce comité, par des compagnies commerciales ou de transport, de manufacturiers et autres, mais ces déclarations n'ont pas été prouvées. Ils ont affirmé qu'ils ne pouvaient faire telles ou telles choses, mais ils ne l'ont aucunement prouvé. Je n'ai pas l'intention de faire, ici, au sujet de ce bill, de déclarations sans donner des preuves à l'appui. Je veux donner l'opinion des médecins et des savants sur cette question. Si vous me le permettez, j'expliquerai, par un petit graphique, ce que je veux dire, afin que le comité puisse bien le comprendre.

Le Président.—Très bien.

Dr Black.—Je désire d'abord déclarer, M. le Président, que dans tous les pays, et en particulier dans un jeune pays comme le nôtre, l'actif le plus considérable d'une nation, bien avant celui que peuvent représenter les chemins de fer et les manufacturiers, c'est la santé de ses habitants, et plus leurs muscles seront solides, plus leur cerveau sera lucide, plus considérables seront la prospérité du manufacturier, son trafic, et tout ce qui sert à faire un grand pays. Et c'est sur cette assertion que l'actif le plus précieux d'un pays est la santé de son peuple, et sur cette autre qu'un

jour de repos est indispensable pour sauvegarder la santé publique, que je base les remarques que je désire présenter aujourd'hui.

Avant de référer à la carte, je veux vous lire l'opinion de quelques médecins éminents sur l'observance d'un jour de repos. Je désire qu'il soit bien compris que je ne me fais pas le défenseur d'un jour de culte, mais bien celui d'un jour de repos. Je veux que tout le monde consacre un jour au culte s'il le veut, mais aussi qu'il se repose pour le bien de sa santé et celui de toute la nation. Le Dr Farre, qui, comme plusieurs d'entre vous le savent, était une très grande autorité médicale en Angleterre, a donné le témoignage suivant en 1832, quand un comité de la Chambre des communes a fait une enquête sur l'observance du jour du Seigneur: " Quoique le repos de la nuit semble bien régulariser la circulation, cependant il ne la restaure pas suffisamment pour donner une longue vie. Voilà pourquoi la Providence nous a assigné un jour sur sept, comme jour de compensation, pour rétablir, par un repos complet, le parfait équilibre du système animal. Au point de vue physiologique, la force non dépensée est de la force gagnée, et la perte de force par tout travail agit à l'encontre de l'objet de la nature. Vous pouvez très bien résoudre cette question d'une manière positive en en faisant l'expérience sur des bêtes de somme. Prenez ce magnifique animal, le cheval; faites le travailler aux limites extrêmes de sa force, chaque jour de la semaine, ou bien accordez-lui un jour de repos sur sept, et vous vous apercevrez bientôt par la nouvelle vigueur avec laquelle il fera son travail, les autres jours de la semaine, que ce repos lui est indispensable. L'homme, doué d'une nature supérieure, est soutenu par la vigueur de son espèce, c'est pourquoi les ravages causés, chaque jour, dans son système animal par les dépenses continuelles de force, ne se manifestent pas si vite que chez la bête; mais à la longue il se ruine plus vite et il abrège sa vie en consumant cette réserve de vigueur dont il aura besoin dans ses vieux jours, et qui (comme toute force animale) doit être ménagée. Tout cela ne'st considéré qu'au point de vue médical, sans nous occuper de la question théologique; mais, si vous considérez plus à fond l'objet propre du véritable christianisme, c'est-à-dire le repos de la conscience, la confiance en Dieu, et la bienveillance envers nos semblables, vous verrez dans cette source de vigueur nouvelle pour l'esprit, et de l'esprit au corps, un surcroît de force résultant de cette observance plus rigoureuse du dimanche comme jour indispensable de repos.

Lorsqu'il fut question d'ouvrir le Crystal-Palace le dimanche, six cent quarante et un médecins de Londres envoyèrent une requête au parlement. Cette requête contenait ce qui suit: " Nos requérants, d'après leurs connaissances des classes ouvrières et des lois qui régissent l'économie humaine, sont convaincus qu'un septième jour de repos, institué par Dieu, et indispensable à l'existence de l'homme, est absolument essentiel à la santé et à la vigueur mentale chez l'homme, dans toutes les conditions de la vie.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Etaient-ils en faveur de l'ouverture du Crystal-Palace?—R. Ils étaient contre. Sir Benjamin Richardson, une des plus éminentes autorités modernes sur l'hygiène et la santé publique, parlant des bienfaits du repos domicinal, cite les Juifs comme exemple de vigueur vitale et de santé résultant de l'observance du dimanche. Voici ce qu'il dit: " Cette race possède une endurance contre la maladie qu'on ne rencontre pas chez aucune des nations civilisées parmi lesquelles elle vit ". Nous pouvons aussi citer les races anglaises et écossaises et celles du nord de l'Irlande. Il n'y a probablement aucun pays dans l'univers où le jour de repos soit aussi scrupuleusement observé qu'en Ecosse, et on pourrait difficilement trouver un pays dans le monde civilisé où la vigueur de l'Ecossais et sa capacité mentale ne se soient fait remarquer.

Quelques honorables membres.—Ecoutez, écoutez.

Dr Black.—Je sais que j'ai touché ici au vif quelques-uns de mes auditeurs, mais c'est absolument le cas quand même. La même chose se passe dans le nord de l'Irlande et aussi en Angleterre, quoique d'une façon moins exagérée. Je prétends

que jamais dans l'histoire du monde la nécessité d'instituer un jour de repos n'a été plus grande que maintenant. Le système nerveux humain n'a jamais été mis à contribution autant qu'aujourd'hui.

Q. Je crois que nous admettons tous qu'un jour de repos est nécessaire et indispensable, et que notre but est d'obtenir un jour de repos sur sept de travail.—R. J'ai remarqué aujourd'hui que tout le monde s'est déclaré en faveur de l'observance du dimanche. Il me semble que presque tous se sont opposés à sa mise en vigueur. Voila où nous en sommes, je crois. Tout ce que je veux vous dire sera en contradiction avec les dépositions que vous avez entendues, ici, se rapportant au travail, sept jours par semaine. M'autorisez-vous à continuer?

Q. Je crois que nous sommes d'accord qu'il devrait y avoir un jour de repos sur sept de travail. N'est-ce pas?—R. Je veux prouver que ce jour de repos est aussi essentiel au commerce qu'au bien-être de la nation. J'allais vous dire encore que jamais le système nerveux humain n'a été mis à contribution autant qu'aujourd'hui, dans la lutte ardente pour une situation, un emploi, l'acquisition de la fortune, et cette rivalité est si grande q'uelle exige le plus grand effort possible d'un homme pour répondre aux besoins de ceux qui comptent sur lui, le système nerveux de la race subissant une tension extrême, et la nécessité absolue d'un jour de repos n'ayant jamais été aussi impérative que maintenant. Le statistique nous enseigne que jamais nos asiles n'ont été aussi encombrés que maintenant; jamais, dans le monde, il n'y a eu autant de ruines physiques et mentales. Je veux aussi déclarer que l'homme qui travaille sept jours par semaine pendant les 365 jours de l'année ne donne pas à son pays la plénitude de ses facultés physiques et mentales. Il lui fait perdre le meilleur de son talent. Il devrait le faire profiter de ce qu'il a de meilleur en lui. Cet homme vole également l'Etat en ne lui donnant pas toute la durée de ses jours, car il les abrège. De plus, il affaiblit et compromet la génération future. L'homme qui travaille sept jours par semaine n'est pas apte à devenir l'ancètre de descendants robustes. Ses enfants sont, à leur naissance, tarés physiquement et mentalement, et nous avons là la cause de la dégénérescence physique et mentale si répandue aujourd'hui dans l'univers, c'est-à-dire les dégénérés, qui sont un problème pour tous ceux qui étudient la criminalité.

J'en reviens au graphique que j'ai suspendu au mur. Je vous apprendrai peut-être des choses que vous connaissez déjà, mais l'abondance de bonnes choses ne nuit pas, surtout quand la vie commerciale et l'amour du lucre passent avant l'observance de ces règles concernant la santé d'une nation. Je veux aussi dire que cette carte a été faite par le professeur Haegler, célèbre savant suisse, professeur à Bâle, en Suisse. Les expériences citées ici furent faites par lui, en collaboration avec le docteur Pettenkofer et le docteur Voit. Ils firent une série d'expériences si parfaites que rien ne put leur échapper pour prouver la nécessité du repos dans la vie d'un homme.

En étudiant ce graphique, vous verrez les lignes courbes qui représentent les forces vitales d'un être depuis sa naissance jusqu'à sa mort. En règle générale, depuis la naissance, la ligne commence ici (référant à la carte). La vigueur physique est minime. Elle augmente graduellement de dix à vingt, trente, quarante et cinquante ans, puis elle décroit, malgré que quelques-uns d'entre nous se rendent à soixante ans avant de décliner. Parfois, et par suite de la violation des règles de l'hygiène, cette ligne de vie décline rapidement, et nous mourons quarante ans avant notre temps. Je veux surtout attirer l'attention sur cette ligne courbe, qui semble droite et qui cependant ne l'est pas. Elle est représentée par ces courbes. Ces courbes représentant la force vitale dépensée par un homme dans une journée de travail. Le matin d'une journée de travail notre force vitale est indiquée ici, et pendant la journée elle descend jusqu'à un certain point. Le repos du soir arrive et elle reprend sa position première. Le lendemain, elle redescend, mais si voulez bien remarquer la direction de cette ligne, vous verrez qu'elle se dirige toujours vers le bas. Vous verrez que quoique nous nous reposions le soir, le repos de la nuit ne compense pas d'une manière suffisante la dépense de la journée. D'après une expérience directe qui a été faite, il n'existe aucun doute à ce sujet. Il y a dix à vingt pour cent de perte non réparés

par le repos de la nuit. Cela continue ainsi, et lorsqu'un homme travaille sept jours dans une semaine il se ruine à la fin. Après le septième jour, le dimanche arrive, et le repos de ce jour-là fait remonter de nouveau la ligne indiquant la force vitale. Et ainsi de suite, elle monte et descend, chaque jour, jusqu'à ce que le dimanche l'ait restaurée de nouveau; et, au lieu de descendre, chaque repos dominical, chaque septième jour, la remet dans son état normal. On n'a pas fait là un simple travail hypothétique, mais bien plutôt une véritable expérience scientifique.

Le comité s'ajourne.

MERCREDI, 25 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 10.30, sous la présidence de M. Daniel, président.

Le PRÉSIDENT.—S'il plaît au comité de se rendre à l'ordre, je suppose que le Dr Black peut continuer ses observations.

Dr. BLACK, M.P.—M. le Président et messieurs du comité: J'ai décidé de réserver ce qui me reste à ajouter pour le dire devant la Chambre lorsque la question y sera discutée. Je désire seulement suggérer en ce moment un amendement ou un article au comité, et lui demander d'accorder à cet article un très sérieux examen. Dans l'intérêt de l'hygiène publique, M. le Président, j'aimerais à suggérer à votre comité un amendement ou article de ce genre, que je laisse à l'honorable ministre de la Justice le soin de mettre dans une forme appropriée. Le voici:—

"Que nulle corporation de chemin de fer, compagnie de navigation, compagnie de transport, compagnie de fabrication manufacturière ou autre compagnie, et que nuls particuliers ou particulier employant des ouvriers n'emploiera ou ne fera employer à travailler le dimanche quiconque aura travaillé plus de cinq jours de dix heures pendant la semaine précédente."

Mon but vise l'intérêt de l'hygiène public, qui demande que personne ne soit requise de travailler plus de six jours dans une semaine.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Ne pourriez-vous le rendre applicable à quelques autres encore?—R. Je voudrais le rendre applicable à tous ceux qui travaillent des mains ou du cerveau. Malheureusement, j'appartiens à une profession qui travaille 365 jours par année; je connais quelles tribulations en résultent et les voudrais éviter à d'autres.

M. F. H. CHRYSLER, C.R.—J'ai ici un document qui m'a été remis hier soir, après que les témoins pour les chemins de fer eurent terminé leur déposition. Je le crois intéressant et d'une grande valeur. Il est de M. Charles E. Cassels, à l'adresse du surintendant général du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Winnipeg, M. Bury.

La lettre est lue au comité.

M. PRINGLE.—M. le Président, M. Bury est ici, et quoique la lettre embrasse assez bien tous les points, il peut vouloir être entendu.

Le PRÉSIDENT.—Sur quel sujet veut-il parler?

M. CHRYSLER.—Sur le même sujet.

M. GEORGE J. BURY, surintendant général du chemin de fer Canadien du Pacifique, Winnipeg, est appelé.

Il dit: M. le Président et messieurs les membres du comité: Lorsque le bill vint pour la première fois à notre connaissance, il nous parut devoir atteindre très grave-

ment les fermiers et les colons aussi. Nous recevons des Etats-Unis des centaines de wagons chargés, dont la plupart contiennent des animaux de ferme et des effets. Il nous arrive des centaines de wagons remplis de colons venant d'au delà de la frontière américaine par voie d'Emmerson, de Gretna et de Portal. Ces wagons contiennent des animaux de ferme, ainsi que des instruments d'agriculture, et il est de la plus impérieuse nécessité pour le colon d'arriver à destination aussi rapidement que possible. Nous avons immédiatement remarqué, en lisant le bill, qu'il produirait un mauvais effet sur ces colons, en ce qu'il immobiliserait à la frontière ceux d'entre eux qui arriveraient le dimanche. Nous avons aussi constaté que ce bill impliquerait directement une perte pour le cultivateur.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Il ne les affecterait pas de ce côté-ci: ces colons seraient des voyageurs?—R. Non, parce qu'ils auraient charge d'un fourgon chargé de bestiaux.

Q. Ils ne cessent pas d'être des voyageurs parce qu'ils sont dans un fourgon?—R. Leurs animaux et leurs effets sont dans les fourgons, mais ils peuvent voyager sur le train des voyageurs. Nous constatons en quoi le bill affectera les cultivateurs, parce que nous n'avons que 77 jours à consacrer au transport de la récolte du blé. Comme M. Cassels le dit, il en coûte au cultivateur 66 pour 100 de la valeur de sa récolte pour la produire, et il est absolument nécessaire qu'elle atteigne les ports des lacs avant la fermeture de la navigation. Dès que la navigation est fermée, il en coûte plus pour le transport du blé, et le résultat est que le prix du blé diminue partout dans le pays. Il y a quelques années, il a diminué de six cents. Dans le Manitoba et dans les Territoires aujourd'hui, nous avons des élévateurs d'une capacité totale de 18,000,000 de boisseaux—c'est-à-dire, quand je dis nous, j'entends les habitants de ces régions. Aussi longtemps que ces élévateurs sont ouverts, le fermier peut y aporter son blé et le vendre aux prix du marché, mais après que ces élévateurs ont été fermés, par suite de l'impuissance de la compagnie de chemin de fer à transporter le blé, le fermier n'a plus qu'à abandonner son blé sur place ou à le rapporter chez lui. Si la loi de l'observance du dimanche est adoptée, elle réduira de 15 pour 100 la production de la récolte du blé.

Par le Président:

Q. Dans quel espace de temps?—R. Pendant les 77 jours depuis le moment où le blé commence à se mouvoir librement jusqu'à la fermeture de la navigation. Pour que le blé puisse se mouvoir constamment, il vous faut le maintenir en mouvement ininterrompu, et en outre il vous faut transporter aussi régulièrement au retour le charbon nécessaire aux locomotives. Un autre aspect de la question est que les cultivateurs du Nord-Ouest ne feront pas d'approvisionnement de charbon, parce qu'ils se servent surtout de lignite. Ce combustible se détériore rapidement, et les cultivateurs se proposent de rapporter du charbon après avoir transporté leur blé: il est dès lors indispensable de pourvoir au transport constant du charbon.

M. FITZPATRICK.—Je ne crois pas qu'il soit aussi important pour nous d'être convaincu qu'il faut faire quelque chose que de découvrir ce qu'il y a lieu de faire.

Par le Président:

Q. Que suggérez-vous; avez-vous quelque recommandation à faire?—R. La seule déclaration que j'ai à faire d'abord c'est que les chemins de fer ne font pas plus de travail le dimanche qu'ils ne sont obligés d'en faire, parce que le travail ce jour-là leur coûte le double des autres jours, du moins dans le Nord-Ouest. Le bill, dans sa forme actuelle, nous causerait de graves embarras.

Par M. Miller:

Q. Quant au fait qu'il est possible que les colons qui viennent dans l'ouest du pays soient arrêtés à la frontière, si un colon connaît ce fait, ne peut-il calculer le moment

de son départ, quelque soit l'endroit d'où il part, de façon à ne pas atteindre la frontière un dimanche?—R. Non, parce que, à l'heure qu'il est, sur toutes les routes américaines, les effets des colons sont empilés d'un bout à l'autre des lignes, attendant que des fourgons puissent les venir prendre.

Q. Alors le colon est exposé à être du côté américain par l'insuffisance du nombre des fourgons?—R. Oui, il l'est. Dès lors, nous voulons que, dès qu'il arrive au Canada, nous lui rendions le pays si attrayant qu'il écrive à ses amis et les attire ici.

Par M. Pringle:

Q. Est-ce que le Great-Northern est en exploitation le dimanche?—R. Oui, monsieur.

Q. Son réseau s'étend-t-il jusqu'au Manitoba?—R. On est à construire deux lignes dans le Manitoba et l'on en projette trois. On calcule qu'on y aura cinq lignes cette année peut-être.

Q. Ces lignes seront ainsi reliées au Great-Northern?—R. Elles ont pour but de transporter le blé à Duluth si c'est possible. Le transport de la récolte exige la mise en œuvre de tous nos moyens actuels, en maintenant l'organisation des trains le dimanche. Une section de ma division s'étend de Winnipeg à Fort-Williams, et je puis vous dire que nous y avons une moyenne de quarante-quatre trains de marchandises et de quatre trains de voyageurs chaque jour pendant 77 jours. Nous y faisons circuler autant de trains que possible. Ils marchent à 5 minutes d'intervalle l'un de l'autre, et tous les moyens connus sont employés pour les rendre à destination. Nous ne pourrions faire circuler un plus grand nombre de trains sur cette route. De sorte que, si vous les arrêtez le dimanche, vous réduisez de 15 pour 100 la quantité de blé qui peut être transportée. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'en souffrira pas, parce qu'il lui faudra toujours transporter ce blé quand même, avec le Canadian-Northern. Il ne saurait être transporté autrement. Le cultivateur en souffrira, et il serait regrettable de nous créer un pareil obstacle alors que nous nous efforçons de peupler l'ouest.

Q. Vous n'emmaganisez pas de grain dans les élévateurs le dimanche?—R. Non.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Vous n'avez rien dit du mouvement des wagons vers l'ouest, avez-vous quelque chose à nous en dire?—R. Si votre blé descend, les wagons doivent aussi être tenus en mouvement pour le retour, autrement vous n'aurez pas de fourgons à charger.

Q. Est-il nécessaire que ces wagons se meuvent vers l'ouest le dimanche?—R. Nécessairement. Supposez que vous mettiez les locomotives en mouvement vers l'est le dimanche pour les besoins du trafic, et que vous ne les rameniez pas immédiatement. Il vous faudrait les ramener ensuite à vide, ou vous désorganiseriez tout le trafic.

Q. Comment cela se ferait-il?—R. Je vais expliquer cela. Pendant la période de pleine activité du transport du blé, nous voiturions 500 charges par jour vers l'est et ramenions 500 wagons, en partie vides et en partie chargés. Supposons que nous descendions ainsi 500 wagons par jour pendant sept jours. Cela ferait 3,500 par semaine, et s'il fallait les ramener en six jours, il vous faudrait, en un seul jour, ramener les locomotives à vide.

M. Miller.—Est-ce que tout le commerce de poisson de la côte du Pacifique est apporté par wagons de messageries.

M. Chrysler.—Je crois que M. Drinkwater, qui est ici, pourra nous renseigner.

M. Drinkwater.—Tout ce qui a trait au trafic du poisson de Vancouver à Boston, est marchandise de messageries. et parfois deux ou trois et même quatre wagons sont attachés à un train pour ce service.

M. Chrysler.—Y a-t-il quelque limite au nombre de wagons des messageries que vous pouvez mettre dans un train?

M. Drinkwater.—Aucune limite.

M. Miller.—Un habituellement par train ordinaire.

M. DRINKWATER.—Dans un train ordinaire un wagon suffit généralement.

M. W. A. Galliher, M.P.—Il est un sujet que j'aimerais à vous soumettre. Je n'ai pas pu assister au comité hier, j'en ai été empêché par d'autres comités et par la séance de la Chambre. J'ai reçu, des producteurs de fruits du Kootenay, des télégrammes qui ont été remis au président ou au secrétaire de ce comité. J'ignore, naturellement, dans quelle mesure on s'est occupé hier de cette question du transport des menus fruits, cueillis, aux petites stations, le long de la voie, où des bateaux font le service sur les lacs. Depuis quelques années, au Kootenay, la production des fruits a créé une industrie remarquablement considérable et qui se développe rapidement, non-seulement des menus fruits, mais aussi des autres fruits, particulièrement le long des rives du lac, par exemple, à Nelson à une extrémité, et à Kaslo à l'autre extrémité. La même remarque s'applique aux lacs La-Flèche. Comme nous le savons tous, il n'y a pas le long des rives de ce lac de chemin de roulage sur un parcours appréciable, de sorte que vous ne pouvez, le samedi, y transporter de fruits aux bureaux des messageries. La seule manière de faire parvenir ces fruits cueillis le samedi aux bureaux des messageries est de faire atterrir les navires, qui les prennent aux petites stations, comme ils le font le long des lacs. Je voudrais insister sur ce qui est dit dans ces télégrammes et expliquer la situation sur ce point, en démontrant l'importance qu'elle comporte pour ceux qui se livrent à cet endroit à la fruiterie.

Le PRÉSIDENT.—Elle a été examinée très minutieusement hier.

M. GALLIHER.—La situation est exceptionnelle dans la Colombie-Britannique, parce qu'on n'y a pas de chemin de roulage et qu'on y doit transporter les fruits par bateau.

Le PRÉSIDENT.—M. Aylen veut faire quelques observations relativement à la production de l'énergie électrique.

M. HENRY AYLEN, C.R.—Relativement à un amendement suggéré, imprimé à la page 3 des procès-verbaux, permettez-moi de signaler qu'un proviso concerne l'électricité, et que l'on demande protection pour la production et l'usage du courant électrique. Je représente l'*Ottawa and Hull Power and Manufacturing Company,* dont le siège des opérations est à Hull. J'ai ici deux contrats qui ont été souscrits par la compagnie et que le comité peut examiner. Les deux plus importants clients de cette compagnie sont la *Portland Cement Company of Hull,* qui doit prendre 3,000 chevaux par jour pendant quinze années; l'énergie doit être fournie chaque jour de l'année et à chaque heure du jour, avec une clause à l'effet que $150 par jour devront être payés comme dommages liquidés, si les conditions ne sont pas remplies. L'autre contrat est avec la ville d'Ottawa, et nous oblige à fournir 2,00 chevaux chaque jour de l'année pendant dix ans. Ces contrats étaient parfaitement légaux lorsqu'ils ont été consentis. Il n'y a rien dans ce bill qui protège la production du courant électrique nécessaire à l'exécution de ces contrats. La ville d'Ottawa se sert de ce pouvoir pour l'éclairage des rues et aussi pour usages domestiques à Ottawa. La *Portland Cement Company* est une compagnie récemment établie à Hull, qui a exécuté des travaux d'installation au coût d'un million de piastres environ. C'est, à l'exception de l'*Eddy Manufacturing Company,* l'industrie la plus considérable de Hull; sans ce pouvoir, elle ne peut faire fonctionner ses machines, et le fait que nous sommes en état de le lui fournir à très bon marché a été l'une des considérations qui l'ont attirée à Hull.

Par le Président:

Q. Elle est alors en opération les dimanches?—R. Oui, c'est absolument nécessaire. J'ai ici l'expert de la compagnie, M. Hassen. Il est l'un des messieurs qui sont venus pour établir cette industrie à Hull. Il est venu des Etats-Unis pour mettre en pratique un nouveau procédé que lui et ses associés ont appliqué aux Etats-Unis, et il désire être entendu au sujet de l'effet qu'aurait le bill sur cette industrie. Je puis dire, de plus, que j'ai expliqué au président comment fonctionnent les fourneaux électriques. J'ignore si le comité aimerait à entendre cette explication.

Q. Fabrication phosphoreuse?—R. Voici le plan d'un fourneau électrique ordinaire (indiquant le plan). Ceci, ici, est la cage en acier, et elle est bordée de briques réfractaires; ensuite, à la base et au sommet des briques réfractaires est une plaque de carbone. Un courant entre dans le fourneau électrique par le dessous et l'autre descend d'en haut. Un gaz se forme dans le fourneau, le phosphore s'échappe du fourneau sous forme de gaz, et il est absolument nécessaire pour la production du phosphore que le fourneau soit, à la fois à la base et au sommet, aussi hermétiquement clos que l'art mécanique puisse le permettre. La roche de déchet est extraite sous forme liquide par cette petite ouverture ici, et le phosphore s'échappe du fourneau, sous forme de gaz, et passe à travers un condensateur de 150 pieds de long probablement, pour à la fin sortir dans l'eau. La carbone de la base doit être au-dessous du chio, et si vous enlevez la chaleur les dimanches, les matériaux, le phosphate de chaux dont on fabrique le phosphore, devient une roche solide, de sorte que le lundi vous auriez à démolir ce fourneau solidement construit et à en enlever la roche avant de pouvoir mettre de nouveau en œuvre le procédé électrique, ce qui prendrait deux ou trois jours. Cette industrie est en opération depuis dix ans. Un cinquième environ de son produit est employé au Canada; le reste est pour le commerce d'exportation, et je suis certain, d'après ma connaissance personnelle, que si le bill s'appliquait à cette industrie, elle cesserait d'exister. Si vous maintenez la chaleur, sans ajouter de nouvelles matières à l'alimentation du fourneau, cette chaleur devient si intense dans le fourneau électrique qu'elle le détruira en trois ou quatre jours; nous ne pouvons protéger le fourneau sans l'alimenter avec la matière de fabrication, qui diminue l'intensité de la chaleur. Il n'est pas de compromis possible dans une industrie de cette espèce. Elle doit fonctionner le dimanche ou cesser absolument d'être.

Par M. Smith:

Q. La production est-elle exactement aussi considérable le dimanche que les autres jours?—R. La production est à peu près aussi considérable, mais la main-d'œuvre n'est pas employée dans une aussi grande mesure.

Par M. Ames:

Q. Combien d'homes?—R. Cette compagnie emploie en tout cent vingt-cinq hommes, mais dix-huit ou vingt seulement le dimanche. La production aux Chutes Shawinigan est très considérable, et les procédés y sont exactement semblables à celui que je viens de décrire, il ne peut exister de compromis avec ces procédés, qui doivent fonctionner le dimanche ou cesser d'être appliqués. On me dit que, quant à ce qui concerne les autres industries électriques, c'est beaucoup la même chose. Il peut y avoir quelques exceptions, mais la règle générale est que si elles ne peuvent fonctionner le dimanche elles doivent cesser entièrement d'exister. De plus, le gérant de la Compagnie James MacLaren, qui est à entreprendre une immense installation hydraulique sur la rivière du Lièvre, dans l'intention de vendre de la force motrice à des industries comme celle-ci, m'a dit qu'il faut assurer la protection des industries électriques. La Compagnie MacLaren a levé le plan de cette rivière depuis des années et elle a obtenu de l'hon. M. Parent, alors qu'il était commissaire des terres de la Couronne, l'assurance que si ses calculs établissaient que cette rivière peut être utilisée comme génératrice de puissance hydraulique, les privilèges nécessaires à cette fin lui seraient accordés. Elle a dépensé environ $25,000 à explorer cette rivière et à élaborer un projet pour la développer, en régulariser le cours, et le gérant m'assure que si des industries comme celles de la production du phosphore, sont entravées, il cessera les travaux de développement de la puissance hydraulique, car ces industries n'iront pas s'établir là et il n'y aura aucune demande d'énergie électrique.

Maintenant, je ne crois pas qu'il doive y avoir aucune objection en ce qui concerne le développement du courant électrique. L'*Ottawa and Hull Power Company* developpe maintenant 6,000 chevaux. Il n'y a que six hommes employés à ses travaux. Ce ne sont pas eux qui produisent la force motrice, cette force motrice est produite par

le courant de l'eau. Tout ce que ces hommes ont à faire est de rester assis dans une chambre, deux à la fois, et de surveiller les machines. On a là une capacité suffisante pour le développement de peut-être 10,000 chevaux, et ces deux hommes pourront surveiller la puissance hydraulique de 16,000 chevaux. Ils travaillent huit heures de suite. C'est là tout le travail employé dans une grande usine de production d'energie électrique comme celle-ci.

M. R. D. Hassen, gérant des *Hull Cement Works,* est appelé:

M. Ames.—Combien de personnes sont employées aux *Hull Cement Works?*

M. R. D. Hassen.—Environ 280.

M. Ames.—Combien le dimanche?

M. Hassen.—Environ 200. Nous ne pourrions absolument pas fermer le dimanche. Nous sommes dans la même situation que les fourneaux électriques dont on a fait la description, et quoique nous alimentions le nôtre d'habitude uniquement avec du charbon, nous l'allumons au moyen de l'électricité.

M. Aylen, C.R.—Quelle quantité d'énergie électrique, outre votre installation à vapeur, vous faut-il pour le fonctionnement de vos machines?

M. Hassen.—Il nous faut 3,000 chevaux—Nous n'avons pas d'installation à vapeur pour cette fin.

Par le Président.—Pourquoi cela entraverait-il vos travaux si vous fermiez le dimanche? —R. Cela détruirait les fourneaux. Notre fourneau n'est pas un fourneau électrique, et cela prendrait au moins deux jours—si vous interrompez son fonctionnement pendant un jour, nous ne pourrions obtenir des machines l'effort nécessaire dans quatre jours.

Par M. Miller:

Q. Vous ne faites pas de mélange ou de broiement le dimanche?—R. Oh! oui; nous sommes obligés d'en faire pour maintenir les rouages en mouvement. Nous nous efforçons d'éviter le travail le dimanche en installant deux câbles pour sortir le minerai des carrières le dimanche.

Q. Pourquoi vous faut-il faire du mélange?—R. Il nous faut maintenir l'approvisionnement.

Q. Pourquoi mélanger et broyer ?—R. Il nous faut maintenir le fonctionnement des appareils rotatifs.

Q. Vous entretenez le feu des fourneaux pour les protéger?—R. Oui.

Q. Puis vous devez maintenir les opérations du broiement pour utiliser la chaleur que vous produisez?—R. Oui, monsieur.

Par M. Ames:

Q. Réduisez-vous au minimum absolu le travail du dimanche?—R. Oui, monsieur.

Q. Et cependant vous avez besoin de 200 hommes le dimanche et de 280 les autres jours?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous ne laissez libres que quatre-vingts hommes le dimanche?—R. Environ ce nombre.

Par M. Miller:

Q. Si vous maintenez le feu des fourneaux, le dimanche, pour les protéger, et qu'ensuite vous ne faisiez ni mélange ni broiement, le résultat en serait que vous perdriez toute la chaleur que vous produisez?—R. Non, nous n'aurions pas de place pour nos matériaux. Nous n'avons pas d'installation pour garder les substances qui sortent des appareils rotatifs. Il nous faut les broyer aussi rapidement que nous le pouvons.

Q. Si je comprends bien, ces substances sortent des appareils rotatifs et doivent ensuite être soumises à un procédé de broiement?—R. Oui.

Q. Si vous pourvoyiez à l'établissement de chambres de dépôt pour les substances sortant des appareils rotatifs, vous pourriez alors vous soustraire à la nécessité de continuer le broiement?—R. Non, il nous faudrait encore le faire. Nous avons un certain espace de magasinage, mais il nous faut en sortir les substances aussitôt que possible, parce qu'elles se détériorent.

Par M. Ames:

Q. En vingt-quatre heures?—R. Oui, monsieur, dans une certaine mesure.

Par M. Miller:

Q. Quelle est la cause de cette détérioration?—R. Les substances se broient mieux quand elles sont chaudes.

Q. Elles ne subissent pas d'altération dans leur qualité?—R. Non.

Par le Président:

Q. Vous travaillez nuit et jour?—R. Oui, vingt-quatre heures chaque jour, deux équipes.

Par M. Smith:

Q. Vos hommes ont-ils une augmentation de gages le dimanche?—R. Non.

Q. Ils n'ont jamais demandé des gages plus élevés?—R. Non; les hommes sont parfaitement satisfaits des gages qu'ils reçoivent.

Q. Vous ne payez rien comme supplément le dimanche?—R. Non.

Par M. Aylen, C.R.:

Q. Quelle est la production de votre établissement?—R. 2,000 barils par jour.

Q. Etes-vous à établir une usine à Calgary?—R. Oui.

Q. Quel serait l'effet de ce bill sur cette usine de Calgary?—R. Nous ne la construirions pas, tout simplement.

Q. Quelle serait la capacité de production de l'usine que vous vous proposez d'établir à Calgary?—R. Environ 2,500 barils par jour.

Q. Le procédé de votre fabrication est-il un procédé continu?—R. Oui, monsieur.

Q. Employez-vous le roc et la glaise tels que vous les prenez dans la carrière?—R. Oui.

Q. Et combien de temps cela exige-t-il?—R. Environ deux heures.

Q. Est-il possible de suspendre les opérations en cours?—R. Non.

M. Aylen.—Dans une lettre des producteurs de minerais, de minéraux et de métaux que j'ai produite, ces messieurs mentionnent qu'ils désireraient offrir le témoignage d'experts, pour démontrer que les amendements qu'ils demandent sont absolument nécessaires au maintient de leurs industries. J'ai compris, M. le Président, que vous avez dit que leurs assertions seront considérées comme avérées, à moins que quelqu'un ne les conteste.

M. le Président.—Ceci est exact.

M. Aylen.—Advenant semblable contestation, nous prenons pour acquis, comme résultat de notre entrevue avec vous, que nous aurons l'occasion d'être entendus et de produire des témoignages sous serment. Nous ne demandons pas que l'on accepte des déclarations qui ne soient pas appuyées.

Les messieurs suivants, représentant d'importantes entreprises, m'ont transmis leurs noms: M. E. P. Jones, représentant la *Dominion Iron and Steel Company,* de Sydney, N.-E.; M. Moss, de Toronto, représentant la *Deseronto Iron Company,* la *Willson Carbide Company,* la *Atikokan Iron Company* et la *Lake Superior Copper Company;* M. Foster, C.R., de Montréal, représentant d'importantes industries aux chutes Shawinigan; M. D. H. Browne, représentant la *Canadian Copper Company,* de Copper-Cliff, Ont.; M. Edward Peck, représentant les *Peck Rolling Mills, Ltd.,* de Montréal; M. Saint-Maurice, représentant John McDougall et Cie, de Montréal;

M. P. H. Falter, représentant la *Northern Aluminum Company,* des chutes Shawinigan, Qué.; M. T. J. Drummond, représentant l'*Algoma Steel Company,* la *Canada Iron Furnace Company* et la *Londonderry Iron and Mining Company,* de Montréal; M. F. H. Clergue, représentant des industries considérables au Saut-Sainte-Marie; M. J. R. Kinghorn, représentant les *Montreal Rolling Mills,*—ces messieurs m'ont assuré et m'ont demandé de communiquer qu'ils ont à eux tous $50,000,000 d'engagés au Canada, et qu'ils sont en mesure de produire une preuve par experts, pour établir sous serment que les privilèges qu'ils réclament dans les amendements par eux suggérés sont essentiels au maintien de leurs industries. J'ai compris, d'après ce qu'a dit votre président, qu'il n'était pas nécessaire de faire entendre cette preuve, vu que personne n'a révoqué en doute les déclarations qui ont été faites; mais, si l'on conteste l'affirmation de ces messieurs que ces privilèges leur sont essentiels, nous croyons que nous devrions être autorisés à offrir une preuve sous serment.

M. Ames.—A la page 3 de la preuve imprimée, il y a deux amendements suggérés. Etes-vous d'avis qu'ils font droit à vos réclamations?

M. Aylen.—Je crois qu'ils y font droit, et peut-être aussi à celles des fabricants de ciment. Je les crois satisfaisants.

M. Ames.—Vous comprenez que ces amendements rendraient justice à tous vos clients?

M. Aylen.—Oui, et j'attire votre attention sur la lettre de M. Shearer adressée au gérant général de la *Hamilton Blast Furnace Company,* où il dit:

"Toronto, 11 avril 1906.

"M. Hobson,

Gérant général, *Hamilton Blast Furnace Company.*

"Hamilton, Ontario.

Mon cher monsieur,—En causant avec M. Samuel Barker, M.P., l'autre jour, j'ai appris que votre compagnie était d'opinion que le bill sur l'observance du dimanche empêcherait le fonctionnement des hauts-fourneaux le dimanche.

Nos avocats étant absolument d'avis que ce bill n'aurait pas l'effet d'entraver les opérations des hauts-fourneaux, et la *Lord's Day Alliance* ne désirant en aucune façon les entraver, je vous écris, à la demande de M. Barker, pour vous demander de m'envoyer, si vous le voulez bien, par le retour du courrier, un projet de tout amendement qui, à votre avis, serait plus clair.

"Vous remerciant par anticipation,

"Bien à vous,

"J. G. SHEARER."

Il y a une affirmation de la part du secrétaire de la *Lord's Day Alliance* à l'effet que cette association ne s'oppose nullement au fonctionnement des hauts-fourneaux, et sans doute les autres industries sont de même nature—ne sont pas même aussi sujettes à critique——

Le Président.—Je suppose qu'aucun membre du comité ne désire plus entendre qui que ce soit sur ce point.

M. Fitzpatrick.—Je crois que ceci met fin à l'enquête à ce sujet.

M. A. H. Clark.—Il y a ici quelques messieurs, venus au sujet des opérations des puits de pétrole d'Essex et de Kent. Je serais heureux qu'ils fussent entendus.

M. O. L. Lewis, Chatham, Ontario, parle comme suit: Je viens ici pour représenter la *Walker Oil and Gas Company.* M. Kennedy, le gérant, est également ici. Incidemment, M. Kennedy représente *Carman & Fairbanks.* Ces deux compagnies font leurs opérations dans les champs pétrolifères de Bothwell. La législation proposée, telle que je la comprends, affectera le travail des puits, le vidage des puits dans ce bassin, et l'on a cru opportun de solliciter l'indulgence de ce comité pour qu'il nous

permettre de tâcher de l'éclairer sur notre situation. C'est un fait bien connu que, dans les champs pétrolifères de Petrolea, on ferme maintenant le dimanche, mais je désire faire observer aux membres du comité que les champs de Petrolea ne sont pas comme ceux de Bothwell. Le champ de Petrolea est peu profond. A ma connaissance —j'ai là des intérêts personnels indirects—il faut, pour faire fonctionner les puits, y injecter de l'eau quelquefois. Dans les autres champs c'est différent. Il vous faut pomper une grande quantité d'eau pour obtenir un peu d'huile. M. Wade, le contremaître de notre compagnie, en donnant son témoignage sous serment dernièrement, en vertu du *Lord's Day Act of Ontario,* a dit qu'il était au service de la compagnie depuis neuf ans; qu'il avait établi plusieurs puits, et que leur fonctionnement lui était familier; il a fait la descripton de ces puits lourdement chargés d'eau. Cela demanderait nécessairement l'aspiration d'une grande quantité d'eau pour assurer la production de trois quarts d'un baril par jour. La *Walker Oil and Gas Company* a 58 puits, ou plutôt elle les avait au moment de l'enquête devant le magistrat de police de Chatham. Vingt-deux de ces puits sont de ceux appelés puits lourdement chargés d'eau (*heavy water wells*). Elle en a 10 autres—c'est-à-dire que la formation de la strate inférieure est telle que l'eau viendra d'un puits à l'autre si vous ne pompez pas continuellement pour empêcher le flot de gagner les autres puits. Il a donné des exemples. Un puits Walker fut fermé pendant six heures; sur le champ *Carman & Fairbanks*, le long du champ Walker, le puits Carman fut quelquefois fermé pendant six et douze heures, jusqu'à ce que l'eau de l'un d'eux put être pompée. Dans un cas, j'ai la preuve faite, au cours de cette enquête, que l'on a dû pomper sans interruption pendant six jours pour obtenir le jet d'huile ordinaire, après qu'on eut fermé pendant à peu près trente heures. Autre exemple sur ce point: si vous suspendez le fonctionnement des machines pendant vingt-quatre heures, du samedi soir à minuit le dimanche, cela prendra de trois à six jours pour obtenir que la production revienne à son état normal. Maintenant, on s'appuie beaucoup sur le témoignage du Dr Fairbanks—j'ai ce témoignage ici; il a donné ce témoignage sous serment—et lui-même admet—il a fourni à cet effet les chiffres que j'ai ici, que l'on désirait fermer les puits Carman certains dimanches pendant le mois, et cependant, quoique Fairbanks ait affirmé qu'il avait de consciencieuses objections à poursuivre ses opérations le dimanche, nous avons la plus forte preuve dont le cas est susceptible dans le fait que *Carman & Fairbanks* en sont revenus à continuer leurs opérations le dimanche.

Maintenant, quant à ce qui concerne la main-d'œuvre employée. Je vais faire ma démonstration en disant que ma clientèle, la Compagnie Walker, a placé probablement $125,000 dans cette entreprise, et tout ce qu'elle demande pour son fonctionnement le dimanche est le travail d'un seul homme. S'il se produit une interruption, cet homme a pour instruction de ne pas s'en préocuper ; si un puits se dérange, on le laisse faire—on maintient le fonctionnement des machines. Tout ce qu'il a à faire est d'alimenter les feux. Il déclare que ce travail ne nuit pas à l'exercice de ses devoirs religieux. Il se rend au travail le dimanche à midi et en part à minuit. Il peut aller à l'église le dimanche matin s'il le veut; il n'y a pas d'obstacle à ce qu'il le fasse. Il dit de plus que pendant cinq ou peut être six mois de l'année les machines doivent être tenues en activité, sans quoi elles gêleront. Ainsi, à tout événement, le seul temps durant lequel un homme ne serait pas obligé d'entretenir la vapeur serait pendant peut-être quatre mois de l'année, les mois d'été. Une autre question est celle-ci: nous disons que nos fonds engagés sont de $125,000. Il nous faut, à tout événement, tenir là un gardien pour la protection de notre propre capital, et cet homme, qui se tient assis pour maintenir les feux de la chaudière et ne fait rien autre chose, remplit les fonctions de gardien. La situation est exceptionnelle. Je ne connais aucun autre champ pétrolifère absolument semblable, où se rencontre cet élément des puits lourdement chargés d'eau. Si vous le désirez—je ne veux pas prendre trop de temps—je puis vous donner quelques détails sur les résultats directs de la fermeture de ces puits. Un homme, M. Brewer, a dit que nous avons quelques puits chargés d'eau dans notre région—

Par M. Pringle:

Q. Quel amendement suggérez-vous pour faire droit à votre réclamation?—R. Tout simplement un amendement qui permette de faire fonctionner les puits, si vous le voulez, dans cette région.

Par M. Ames:

Q. Voulez-vous lire ce paragraphe (*f*), à la page 3, et voir si, une fois adopté, il ne s'applique pas à votre cas?—R. C'est précisément la question qui a été débattue devant le magistrat, et il n'a pas rendu de jugement.

Q. C'est un nouvel amendement.—R. Il soulève la question ; c'est la question sur laquelle il a réservé sa décision pour trois mois.

Q. "Quand ces feux, réparations ou travail sont essentiels à une industrie quelconque d'une nature telle que, sans les poursuivre le dimanche, cette industrie ne peut être constamment et régulièrement exploitée pendant les six autres jours de la semaine."—R. Je vois cela.

Q. Vous prétendez que votre industrie ne peut être exploitée sans interruption? —R. Si elle ne le pouvait pas, ce serait une perte.

Q. Je comprends que vous prétendez que l'huile ne peut être produite à certains jours?—R. Je comprends que l'argumentation adverse est qu'il y a une accumulation d'huile que vous pouvez extraire éventuellement, même s'il y a arrêt du travail, et qu'il en est ainsi pendant toute la semaine. Nous disons que ce n'est pas là le résultat. Nous disons que vous ne l'obtenez pas, et que l'eau étant naturellement plus pesante que l'huile, refoule l'huile, et qu'il vous faut la pomper avant d'obtenir l'huile de nouveau. Et, dans ce champ, avec un flot qui va et revient, si vous fermez un puits pendant qu'un autre fonctionne, l'eau voyage de l'un à l'autre. Nous suggérons qu'il y ait une clause concernant spécialement cette question.

Par M. Miller:

Q. Vous voulez un homme pour chaque puits?—R. Non, un homme pour tout l'outillage, de midi à minuit. Ce seul homme peut surveiller les feux de tous les puits en fonctionnement. S'il était là comme gardien, il lui faudrait surveiller les machines.

Par M. Pringle:

Q. Cela s'appliquerait-il à tous les puits d'huile—un ou deux hommes suffiraient le dimanche?—R. Je le crois. Dans le champ de Petrolea, il y a peut-être cinquante puits avec un seul homme. L'on n'y songe même pas à faire des réparations. On n'y fait jamais cela. L'homme a tout simplement pour instructions de maintenir le fonctionnement. Si un puits se dérange, on le laisse là.

Par M. Ames:

Q. Etes-vous d'opinion que vous ne pourriez pas pomper de vos puits une aussi grande quantité d'huile en six jours qu'en sept ?—R. Nous sommes d'opinion que vous ne pourriez jamais obtenir, en arrêtant, l'huile que vous obtiendriez en fonctionnant d'une manière continue, et ceci s'accorde avec le témoignage de M. Wade.

Q. Dites-vous que la quantité d'huile qui s'accumulerait dans ces puits pendant sept jours ne pourrait pas être pompée en six jours?—R. Je dis qu'avec des puits fermés et que l'on laisse à eux-mêmes pendant vingt-quatre heures, vous ne recouvrez pas dans la semaine l'huile que vous obtiendriez si vous fonctionniez sans interruption.

Q. Ce que je m'efforce d'éclaircir est ceci: est-ce la dépense additionnelle causée par l'enlèvement de l'eau accumulée dans les puits ou est-ce le fait que vous perdriez une certaine proportion de l'huile qui suinte et s'accumule si vous ne pompez que six jours au lieu de sept?—R. L'une et l'autre.

Q. Pouvez-vous l'obtenir toute en six jours?—R. Non; nous disons que nous subissons une perte absolue, en ceci que peut-être pendant trois jours nous ferions fonctionner les machines sans rien obtenir.

Q. Vous n'obtenez pas la même quantité d'huile pendant les deux ou trois autres jours ?—R. Non. C'est l'eau qui la refoule dans les puits; c'est une eau salée pesante, et il vous faut la pomper avant de continuer vos opérations. Il peut se faire que vous pompiez cinquante barils avant d'obtenir trois quarts d'un baril d'huile.

Par M. Miller:

Je me demandais si ce monsieur dont vous nous disiez qu'il avait cessé de pomper, le dimanche, et qu'il avait recommencé à le faire, se trouve dans une situation plus désavantageuse que si son puits avait été pompé et n'avait pas été fermé le dimanche?—R. Non, il dit que c'est là un sujet sur lequel un homme ne peut être fixé. Il dit que tout puits est comme un enfant dans la famille: ils ont tous un tempérament différent. Dans un puits, vous pourrez avoir de l'huile à moins de cent pieds. Dans un autre vous atteindrez de l'eau. Vous ne pouvez rien prédire sur leur compte. Ils sont aussi différents que les enfants dans la famille. Petrolea, sans doute, n'a réellement pas besoin de cette législation, parce que ses puits sont peu profonds, et ce n'est pas pour dégager les puits qu'on y injecte de l'eau, mais pour obtenir un jet continu d'huile. Je crois que le plus fort argument à ce sujet est dans le fait que si nous pouvions obtenir autant d'huile dans sept jours, en ne travaillant que trois jours, nous ne voudrions manœuvrer que trois jours. S'il nous faut travailler nos puits sept jours, pour obtenir l'huile que sept jours peuvent nous donner, serait-il de bonne politique de ne les travailler que pour ce qu'ils produiraient en quatre jours seulement?

Par M. Ames:

Q. Je tenais à savoir si vous pouviez, en six jours, extraire toute l'huile qui suinte dans votre puits dans le cours de sept jours, et non de savoir si cela serait plus dispendieux par suite de l'accumulation de l'eau?—R. Le témoignage de M. Wade dit que cela ne serait pas possible, à cause de la nature des puits.

Q. Il y aurait diminution de la quantité d'huile qui pourrait être extraite?—R. Des deux manières il y aurait perte: quant aux dépenses et quant à la production.

Q. Combien de barils par jour produisent vos 22 puits chargés d'eau?—R. Environ les trois quarts d'un baril par jour chacun.

Q. Environ dix-sept ou dix-huit barils?—R. Oui.

Q. Pendant les sept jours de la semaine?—R. Oui. Les autres puits varient: quelques-uns sont peu chargés d'eau. On n'en tire pas beaucoup d'eau. Je puis vous citer un exemple. Dans un cas ils ont été fermés durant trois dimanches; ce n'est que le mercredi à midi qu'ils ont recommencé à fournir de l'huile. Il en a été ainsi des puits Carman et Fairbanks et de ceux de Clark. Clark a cité des faits et des chiffres pour démontrer que non seulement il pompait de l'eau, mais qu'il y avait une perte évidente de 25 pour 100 de la quantité d'huile pompée.

Par M. Miller:

Q. Cet inconvénient de l'eau se manifeste-t-il toute l'année?—R. Oh oui, tout le temps. Il faut travailler sans interruption pour assurer la sortie permanente de l'huile à travers les pores du roc. C'est là ce qu'on appelle un puits profond lourdement chargé d'eau. Vous ne pouvez pas le faire fonctionner autrement. Notre prétention est que si vous arrêtez le dimanche, vous endommagez votre puits, parce que c'est cette cire particulière de l'huile qui remplit les pores s'il est inactif. Si vous continuez à pomper, vous empêchez cette cire de se déposer. Dans l'état de choses actuel, il nous faut un gardien absolument, et le même homme peut surveiller les feux de la machine et protéger nos intérêts. J'ai simplement fait observer que la politique du gouvernement est d'encourager l'industrie du pétrole dans ce pays. On accorde une prime pour chaque baril d'huile que nous extrayons, et si vous encouragez

cette industrie et adoptez une législation qui en fasse une entreprise non productive, vous êtes en désaccord avec les intentions de votre propre législation.

M. T. C. CASGRAIN, C.R.—Quand nous vous expliquions hier les amendements dont, dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer, nous désirions que votre comité fit l'examen, nous avons produit deux amendements au paragraphe 4, l'un, court, ne demandant que l'insertion dans le paragraphe du mot "urgence" avant le mot "nécessité" ou après, l'autre portant sur le paragraphe (*e*), qui permettrait aux compagnies de chemin de fer de transporter les marchandises ordinaires, de messageries, etc., et de faire le travail s'y rattachant. Nous voulons être clairs en cette matière. L'amendement que nous proposons aurait pour résultat d'abandonner ou de biffer les paragraphes (*g*) et (*h*) de l'article 4. Les amendements que nous soumettons à ce comité sont presque identiques à ceux qui lui ont été soumis par M. King et M. Meredith, de la part de la *Shipping Federation.*

Le PRÉSIDENT.—M. Cook est-il ici?

M. FRED COOK, Ottawa.—On m'a demandé d'exposer devant le comité la situation toute particulière d'un journal de la côte du Pacifique. Je ne parle que pour celui-ci, quoique ce que j'ai à dire s'applique à plusieurs journaux du matin publiés dans cette région. Le journal dont je fais mention est le *Colonist,* de Victoria, le plus ancien quotidien publié dans la Colombie-Britannique. Il est publié six jours de la semaine, les mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi et dimanche. Il ne publie pas le lundi matin, pour donner au personnel un jour de repos le dimanche. Le travail réel de l'édition du dimanche est complété vers trois heures du matin de ce jour, et, de ce moment, à l'exception de la livraison du journal aux abonnés, à leurs domiciles—il n'en est pas vendu sur la rue—aucun travail n'est fait pour le *Colonist* de Victoria. Les hommes ont leur jour de repos, le reste du dimanche et jusqu'à huit heures le lundi matin. Le gérant de ce journal, M. Sargison, m'a demandé de dire, au sujet de tout amendement que votre comité désire faire, en traitant de cette question, que le jour de repos des hommes employés au *Colonist* est sauvegardé, et que, cependant, les intérêts du journal n'en souffrent pas.

M. PRINGLE.—Quelle est la situation des grands quotidiens?

M. COOK.—Je ne suis ici que pour parler d'un seul journal; je n'ai pas mandat pour parler d'aucun autre.

M. PRINGLE.—Je demande cela pour ma propre information. Prenons, par exemple, le *Globe.* S'y fait-il quelque travail le dimanche?

M. COOK.—Je ne désire pas comparaître pour représenter la presse quotidienne en général, quoique j'aie été intéressé dans la publication de journaux pendant plus de vingt ans. Je puis, cependant, dire que j'ai travaillé chaque dimanche pendant les dernières vingt-cinq années, à l'exception de deux ou trois semaines pendant la vacance de l'été.

M. PRINGLE.—Je veux savoir, pour ma propre information, ce qui a trait aux grands quotidiens. Je comprends que l'on y exécute une certaine somme de travail les dimanches soir.

M. COOK.—Naturellement, les reporters de journaux sont toujours à l'ouvrage, et quant aux correspondants, il est dit que nous devons dormir avec un œil ouvert.

M. DUNCAN ROSS, M.P.—Si vous me le permettez, à ce propos....Tous les quotidiens du matin dans la Colombie-Britannique publient une édition quotidienne le dimanche matin au lieu du lundi. De fait, les employés des journaux publiant le dimanche matin suspendent leur travail vers deux ou trois heures le dimanche matin et n'y retournent pas jusqu'à trois heures de l'après-midi du lundi. Ils ont à leur libre disposition tout l'après-midi et la soirée du dimanche, et, comme l'a remarqué M. Cook, ils font beaucoup moins d'ouvrage le dimanche que les journaux publiant leur édition le lundi matin. Si je considère le sentiment public dans la Colombie-Britannique, je crois ne pas me tromper en disant qu'on y préfère la publication du journal le dimanche matin, avec moins de travail accompli ce jour-là, à la publication

du lundi matin. Il y a aujourd'hui le *Colonist* de Victoria, le *News-Advertiser* de Vancouver, le *News* de Nelson et le *Rossland Miner,* qui publient des éditions du matin le dimanche.

M. Smith.—Et le *Herald* de Nanaïmo.

M. Ross.—Oui, cinq journaux publient le dimanche, au lieu du lundi matin. Le seul point sujet à critique est la vente des journaux le dimanche. Quant à ce qui concerne la publication même des journaux et le travail qu'elle nécessite, il en résulte moins de travail le dimanche que pour les éditions du lundi matin. Les propriétaires d'au moins deux de ces journaux publiant le dimanche matin m'ont demandé de m'efforcer d'obtenir une législation ou des amendements à cet acte pour protéger leurs éditions de ce jour.

M. W. A. Galliher.—On m'a sollicité de la manière que vient d'indiquer M. Ross, et je dirai seulement que cette manière de voir prévaut dans le district que je représente.

M. Ross.—Il y a deux ou trois autres sujets qui se rapportent à la Colombie-Britannique.

Le Président.—Quelque chose dont on ne se serait pas occupé?

M. Ross.—Oui; l'un est la question du travail aux placers. C'est là une industrie considérable. La mine hydraulique de Caribou, par exemple, qui possède un capital très important, a eu, l'an dernier, une saison de quatre-vingt-dix jours. Que vous adoptiez ou non l'Acte sur l'observance du dimanche, il y faut travailler sept jours par semaine; si vous adoptez ce bill, la saison d'opérations pour cette compagnie sera raccourcie d'un septième. Elle a donné un rendement d'environ $110,000 l'an dernier, pour un travail de quatre-vingt-dix jours. Si cet acte eut été en vigueur et que la compagnie n'eut pas pu faire travailler le dimanche, le rendement eut été diminué d'un septième, car la saison, l'an dernier, n'eut pas été plus longue d'un jour. On y a le dimanche comme jour de repos pendant près de neuf mois de l'année, et on y doit fonctionner d'une manière continue pendant la saison des opérations de l'exploitation minière hydraulique. Ceci est également le cas pour les mines hydrauliques dans les régions d'Atlin et du Yukon. C'est là une affaire très grave pour les intéressés. Cela aurait impliqué une perte d'environ $15,000 pour cette compagnie en particulier si l'acte eut été en vigueur. Ainsi, je crois que les dispositions de l'acte ne devraient pas lui être appliquées, vu qu'elle observe le jour du repos pendant près des neuf mois durant lesquels elle ne peut travailler.

M. Galliher.—A-t-on traité de la question de la réduction du minerai?

Le Président.—Oh! oui.

M. Galliher.—Dans quelle mesure?

M. Fitzpatrick.—On nous a dit que cela exige un travail continu.

M. Ross.—En ce qui concerne les mines de la frontière, si vous maintenez les hauts-fourneaux en activité, il vous faut le minerai pour les alimenter. Les mines ne sont pas développées qu'en tant que les matières qui en sont extraites sont chaque jour mises dans les hauts-fourneaux. Prenez la *Granby Company.* Elle traite aujourd'hui environ 3,000 tonnes de minerai par jour. La mine ne peut produire plus que cette quantité de 3,000 tonnes de minerai en un jour. Si vous maintenez vos hauts-fourneaux en activité le dimanche, il vous faut donner l'occasion de les alimenter de minerai.

M. Fitzpatrick.—Pourquoi ne peuvent-elles produire plus que 3,000 tonnes de minerai?

M. Ross.—Parce qu'on ne les a pas développées dans une plus grande mesure.

M. Fitzpatrick.—Pourquoi ne les développent-ils pas?

M. Ross.—Ils ne s'attendaient pas à un bill de cette nature. Il faudra peut-être un an ou deux pour mettre les hauts-fourneaux en état de fonctionner ving-quatre jours, de façon que les mines puissent être fermées le dimanche. Il leur faudrait avoir des voies de chemins de fer supplémentaires. Les compagnies de chemins de fer

trouvent assez difficile de transporter la quantité nécessaire de minerai pour mettre dans les hauts-fourneaux, et il leur faudrait avoir d'autres soutes. Elles auraient beaucoup à faire avant de pouvoir être en état de se conformer aux exigences de cet acte, si les mines doivent être fermées le dimanche.

Par M. Ames:

Q. N'ont-ils pas d'immenses soutes à Phœnix?—R. Autant que je sache, M. Ames, ces soutes se vident toutes les vingt-quatre heures.

Par M. Pringle:

Q. Il n'y a pas de nécessité de travail ininterrompu?—R. Non. Je puis dire, pour ce qui me concerne personnellement, que je désire vivement voir ces mines fermées le dimanche.

M. FITZPATRICK.—Vous avez cette disposition dans la loi en vigueur dans la Colombie-Britannique. Elle ne sanctionne pas ce que vous demandez maintenant?—R. Je n'en sais absolument rien.

Q. Vous avez là-bas un statut qui défend toutes ces choses auxquelles vous tenez maintenant?—R. Sous ce statut, qui met encore les gens au bloc dans la Colombie-Britannique?

M. FITZPATRICK.—Pas sur un bloc des actions de mines.

M. AMES.—C'est le reste du monde qui se fait prendre dans les actions de la Colombie-Britannique.

LE TÉMOIN.—Nous laissons les gens de l'est s'occuper de cela.

Par M. Smith:

Q. Vous dites que le travail, dans les hauts-fourneaux doit être une opération continue?—R. Oui.

Q. Je puis comprendre pourquoi vous désirez que le haut-fourneau soit en opération. Je puis comprendre très bien qu'il peut être nécessaire, pour réuissir dans cette industrie, qu'un haut-fourneau ne s'éteigne jamais, mais je ne comprends pas pourquoi vous insistez sur un travail continu des mines?—R. Je n'insiste pas là-dessus. Mon seul argument est ceci, que si ce bill est mis en vigueur maintenant, d'après ses dispositions vous fermerez ces mines le dimanche.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Vous avez une loi de ce genre dans la Colombie-Britannique. Vous ne pouvez faire maintenant dans la Colombie-Britannique ce dont vous parlez?—R. Nous le faisons.

Q. Alors, vous pouvez continuer à en agir ainsi, malgré cette loi?—R. Je crains que si cette loi était mise en vigueur, il se trouverait des gens qui voudraient la mettre en vigueur là-bas, et il en résulterait un état de choses assez grave pour les mines jusqu'à ce qu'elles puissent se mettre en mesure d'observer la loi. Je suis cependant en faveur de les fermer le dimanche, mais je ne veux pas voir la principale industrie de mon comté ruinée pour un an.

M. C. H. PARMALEE, M.P.—Des représentations ont-elles été faites au sujet de l'industrie laitière?

Le PRÉSIDENT.—Ce bill empêchera-t-il de traire les vaches?

M. PARMALEE.—Il y a un travail industriel considérable se rattachant à l'industrie laitière le dimanche. Il y a une clause qui permet le travail nécessaire. Protège-t-elle ces industries? Durant les mois chauds de l'été, le lait est manufacturé le samedi soir ou le dimanche, et si cette pratique prévaut et à moins que ce travail nécessaire ne se fasse ensuite, l'industrie en souffrira un dommage considérable. C'est une industrie dont le chiffre d'exportation s'élève à $35,000,000 ou $40,000,000 par année. Je crois que nous devrions établir de façon bien claire comment le bill l'affecterait.

M. Ames.—Quand une matière périssable est en jeu, l'acte couvre le cas.

M. Parmalee.—Voilà la véritable situation quant à l'industrie laitière. Une certaine somme de travail doit être accomplie le dimanche, et je veux savoir si cette loi pourrait permettre d'instituer des poursuites et créer beaucoup d'ennuis. Les manufacturiers et les laitiers ne désirent pas faire plus de travail que cela n'est nécessaire, mais nous voulons qu'il soit pourvu au travail nécessaire.

M. Pringle.—Je crois qu'on a suggéré un amendement qui couvrivraît ce point.

M. Duncan Ross.—J'ai l'espoir que le comité, en s'occupant des hauts-fourneaux, n'oubliera pas que la même clause devra s'appliquer à la fabrication du coke.

Le Président.—Cela a été fait.

Le comité s'ajourne.

Vendredi, 27 avril 1906.

Le comité se réunit à 10.30 heures du matin, le président, M. Daniel, au fauteuil.

Les lettres et documents suivants sont produits:

Ottawa, 26 avril 1906.

Cher docteur Daniel.—M. R. L. Hart, d'Halifax, a écrit à l'honorable M. Fitzpatrick une lettre au sujet du bill concernant l'observance du dimanche et m'en a envoyé une copie, avec prière de la remettre au président du comité spécial. Je vous inclus en conséquence la copie de la letttre.

W. S. FIELDING.

Dr J. W. Daniel, M.P.,
Chambre des Communes,

Halifax, N.E., 24 avril 1906.

L'honorable Charles Fitzpatrick,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur.—J'ai reçu samedi le bill no 13, Acte relatif au Jour du Seigneur, avec une copie de votre discours et les amendements proposés, faits par soixante-quinze sénateurs et membres du parlement. Je suppose que c'est vous qui me les avez envoyés; veuillez accepter mes remerciements.

Je ne vois pas de changement important dans les clauses répréhensibles du bill original, qui sont toujours en vigueur. En proposant la seconde lecture du bill, vous dites qu'il est bien évident que le bill n'a pas été lu généralement, ou que s'il a été lu il a été mal compris. La difficulté est que plus on en entend parler plus il semble vicieux. L'homme qui est aux honneurs et ne veut pas comprendre est comme la bête qui périt.

Vous dites que dans le bill original la vente aux portes des églises a été seulement mentionnée, mais en présentant le bill amendé vous avez cru qu'il avait besoin de quelque explication, parce que les membres de la Chambre savent que nous n'avons rien qui ressemble à un hospice pour les pauvres. Je me demande s'il ne serait pas mieux pour les pauvres que vous en eussiez un dans chaque ville. S'il en était ainsi, le clergé n'aurait pas la pleine disposition des fonds, ce qui ne convient pas dans une population mixte. Mais il paraît maintenant que le travail des notaires se fait le dimanche. Vous oubliez de dire qu'il est permis aux notaires de demander des honoraires. Je suppose que la même chose se fait dans les études de notaires et que le

bureau pour l'enregistrement de leurs actes reste ouvert toute la journée du dimanche. Vous dites de plus que si un cultivateur vient à l'église et désire vendre sa propriété, si deux personnes s'entendent, elles peuvent aller chez le notaire et compléter la vente. La vente sera effective. Vous voyez qu'il doit venir à l'église.

Voici le temps venu d'adopter le nouvel Acte d'Enregistrement. Il coûte moins cher et donne une plus grande garantie à toutes les parties. Autant que je puis voir, il n'y a qu'un moyen de traiter cette question, c'est de faire la même loi pour toutes les provinces. Tout autre moyen ne fera que causer des ennuis. J'aimerais que vous publiiez les noms des sénateurs et des députés qui ont accepté le bill amendé. Ils ont certainement dû mal comprendre sa signification. Si je comprends bien, le Jour du Seigneur commence à minuit le samedi soir et finit à minuit le dimanche soir.

Les gens qui ont l'habitude de travailler le dimanche deviennent démoralisés.

Je vois que le 19 de ce mois le bill concernant l'observance du dimanche était devant un comité spécial à Ottawa, et je vois aussi que M. Fitzpatrick, député de Québec, je crois, a dit qu'il ne devait pas y avoir d'ingérence dans les lois provinciales actuelles. Comme vous êtes le proposeur du bill, si j'étais à votre place, je ne permettrais à personne de dicter au comité la ligne de conduite qu'il a à tenir. Ils ne le permettraient certainement pas eux-mêmes.

Bien à vous,

R. I. HART.

H. F. SLATER & CO., ENTREPRENEURS, LOCATAIRES ET FABRICANTS DE PÉTROLE.

LEAMINGTON, Ont., 28 avril 1906.

M. A. H. CLARKE,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous avons devant nous une copie de la loi relative à l'observance du dimanche, et nous prenons la liberté de vous écrire à ce sujet parce que nous y sommes intéressés à un degré considérable. Vous savez sans doute que nous nous occupons de la production du pétrole brut dans cette localité et vous êtes au courant des difficultés que nous éprouvons à lutter contre une trop grande quantité d'eau salée. Nous avons un grand nombre de puits munis de pompes de trois pouces, que nous faisons fonctionner avec un piston de 37 pouces, à peu près 45 coups à la minute, et cependant l'eau salée ne donne aucun signe d'épuisement. Laisser de tels puits fermés pendant une journée signifie qu'une semaine et même davantage se passera avant que vous puissiez reprendre la production. Ainsi, vous voyez qu'être forcés d'arrêter le dimanche signifierait qu'il nous faudrait abandonner nos efforts pour obtenir du pétrole dans cette localité. Il y a à peu près $40,000 placés ici dans deux établissements dans lesquels nous avons des intérêts considérables, et nous croyons que nous avons droit à quelque considération. Nous voyons que des réserves ont été faites pour certains établissements manufacturiers et nous croyons que quelque arrangement pourrait être fait dans notre cas, vous remerciant à l'avance de vos efforts pour nous aider nous sommes

Vos bien dévoués,

H. F. SLATER & CO.,

Par H. F. S.

THE LEAMINGTON OIL COMPANY, LIMITED.

LEAMINGTON, Ont., 28 avril 1906.

M. A. H. CLARHE,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous désirons vous demander de faire tout en votre pouvoir pour faire rejeter la mesure actuellement devant la chambre et qui a pour but d'empê-

cher le travail du dimanche dans les puits à pétrole d'Ontario. Nous avons beaucoup de difficulté avec l'eau salée dans les puits, et si nous sommes obligés d'arrêter de pomper les puits le dimanche nous serons forcés d'abandonner une grande partie des puits situés dans ce champ d'opérations, et cela causerait une perte considérable non seulement à la compagnie, mais aussi aux hommes qui gagnent leur vie à travailler aux puits. Nous pouvons vous assurer qu'il ne sera fait, le dimanche aucun travail qui ne soit absolument nécessaire.

Respectueusement à vous,

LEAMINGTON OIL COMPANY, LIMITED,

Par J. M. HARLEY,

Gérant du champ d'opérations.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 27 avril 1906.

CHER MONSIEUR,—Nous, soussignés, désirons soumttre ce qui suit à la considération de votre comité dans l'intérêt de l'industrie de l'exploitation des mines de sable aurifère de la Colombie-Britannique et du Yukon. La considération de cette industrie peut être résumée sous trois titres, comme suit :

1. Dragage.
2. Lavage hydraulique.
3. Exploitation de placers.

Le dragage demande des capitaux considérables, et cette industrie ne peut être exploitée que durant les mois d'été, qui dans cette partie du pays n'est que d'à peu près 120 jours. Durant le reste de la saison, le capital placé dans cette industrie est absolument inactif, et les opérateurs ont, dans le passé, travaillé continuellement durant leur saison d'opérations afin de pouvoir obtenir des résultats satisfaisants, et si les dimanches de ces 120 jours étaient retranchés, cela signifierait que leur temps d'opérations serait réduit d'à peu près 15 pour 100. Vous comprenez facilement que ce serait une grande injustice faite à cette classe d'opérateurs.

Lavage hydraulique.—C'est là une opération minière dans laquelle les actionnaires, tout en ayant un fort capital placé, sont aussi obligés de tirer tous les avantages possibles de l'eau, et le nombre de jours pendant lesquels ils peuvent opérer est encore moins considérable que pour le dragage, parce que, au printemps, les cours d'eau mettent plus de temps à dégeler pour que les canaux puissent transporter l'eau là où se font les opérations. Vous remarquerez aussi que cette sorte de travail demande un volume d'eau plus considérable, et qu'il faut profiter du temps où l'eau est haute, et par conséquent travailler nuit et jour pendant que les conditions sont favorables, et toute restriction apportée au temps où il leur est permis d'opérer constituera une injustice très sérieuse.

L'exploitation de placers, pour les fins ici mentionnées, peut se diviser en trois catégories, comme suit :

1. Mines profondes ou à galeries.
2. Mines de peu de profondeur.
3. Mines dans le flanc des montagnes.

Mines profondes.—Elles sont exploitées durant les mois d'hiver au moyen de galeries ou de puits, et la poussière est transportée à la surface et empilée en gros tas. Cette opération est continuée durant les mois d'hiver, et cette poussière aurifère est "coulée" durant l'été. Un ruisseau sur lequel se fait ce travail aura, au printemps, un grand nombre de ces tas sur ses bords, et il faut se servir de toutes les prises d'eau possibles au printemps, pour extraire l'or de cette poussière ainsi mise en tas. De plus, ce genre d'opérations se fait sur des cours d'eau dans lesquels il y a probablement une quantité d'eau insuffisante et il faut profiter de toutes les chances que donne la crue

du printemps alors qu'il y a suffisamment d'eau pour cette fin, et même un jour ou deux de suspension des opérations entraînerait une perte très sérieuse pour ces opérateurs et il en pourrait résulter que ces gros tas de poussière ne pourraient être "coulés" durant le reste de la saison.

Mines de peu de profondeur.—Ces mines sont exploitées à la surfoce par chaque mineur individuellement. L'opérateur doit établir une rigole dans le roc ainsi qu'un canal d'écoulement et une écluse, puis la terre qu'il a à travailler doit être "coulée" pour en extraire, si possible, le sable aurifère. Cette opération dure de soixante à quatre-vingt-dix jours. C'est un travail stérile et qui ne rapporte aucun profit à l'opéteur, et après que ce travail improductif a été accompli il n'a plus que trois semaines ou un mois pour travailler son sable aurifère. Vous comprendrez facilement alors quel désavantage sérieux ce serait pour le mineur individuel qui est obligé de dépendre absolument sur ses propres ressources, et toute diminution du temps de ses opérations d'été serait pour lui la cause d'une perte très sérieuse.

Mines dans le flanc des montagnes.—Ces mines sont exploitées sur le flanc des montagnes et des collines et sur le bord des cours d'eau aurifère, et comme l'eau dont ils doivent se servir doit être recueillie lors de la crue du printemps, alors ce n'est plus pour eux une question de jours, mais une question d'heures, pour "couler" leur sable aurifère, car il n'ont de l'eau, pour ainsi dire, que durant les inondations du printemps, et ils sont obligés de se prévaloir de tous les avantages possibles pour avoir le bénéfice complet de cette crue du printemps.

Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de nous étendre plus au long sur ces conditions. Nous vous avons fait simplement un état de la situation et nous avons confiance qu'il recevra la sérieuse considération de votre honorable comité.

Bien à vous,

ALFRED THOMPSON,
WM SLOAN.

M. J. W. DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial sur le bill n° 12,
Ottawa.

OTTAWA, CANADA, 27 avril 1906.

Dr J. W. DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial sur le bill n° 12,
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Certains commerçants de bois et propriétaires de scieries, et en particulier la St. Anthony Lumber Company, Limited, de Whitney, Ontario, se sont consultés avec moi au sujet du bill concernant l'observance du dimanche actuellement devant le comité ci-haut mentionné et l'opinion unanime est que la mesure est extrême dans ses restrictions et que si elle est adoptée sans modifications elle serait une source de grandes difficultés pour les patrons et pour les employés. Prenez comme exemple la compagnie ci-dessus mentionnée : il a été constaté qu'en travaillant jour et nuit on a trouvé la solution d'une grande difficulté en tenant les employés à travailler tout le jour et toute la nuit. On a ainsi évité le dérangement que cause à la famille le fait que les hommes arrivent à la maison ou en partent à des heures indues de la nuit. Dans les établissements ainsi conduits les hommes travaillent le samidi soir, de préférence jusqu'à de bonne heure le dimanche matin, et les établissemnts sont alors fermés et restent fermés jusqu'au lundi matin ; de la sorte, il n'y a pas de dérangement pour le public ou pour les familles des employés. En prenant ces dispositions, les établissements sont fermés toute la journée du dimanche, depuis les premières heures jusqu'à la fin de la journée,—donnant à tous toute la journée du dimanche et une nuit complète de repos jusqu'au lundi matin. Mes clients disent que tout bill quelconque qui mettrait obstacle à un arrangement—ayant donné des résultats si satisfaisants

dans l'intérêt des patrons et des employés sera une grande injustice, et je viens demander qu'on introduise dans le bill une clause permettant aux propriétaires de scieries de s'en tenir à la disposition ci-dessus des heures de travail qui, selon que l'expérience l'a démontré, donne satisfaction à tous les intéressés.

Bien à vous,

R. G. CODE.

McLaughlan & Sons Company, Limited,
Owen Sound, Canada, 24 avril 1906.

M. Wm. P. Telford, M.P.,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 23 au sujet du bill concernant l'observance du dimanche qui va être soumis en Chambre. Je ne vois pas pourquoi les boulangers feraient une forte opposition à ce bill du moment qu'on ne les empêche pas de faire leur pâte le dimanche. Nous ne faisons pas de pain le dimanche et nous n'en avons fait qu'une fois depuis que je suis à Owen-Sound, et c'était quand une équipe nombreuse d'ouvriers partait pour le côté nord (de la baie) où ils allaient construire un chemin de fer. Nos boulangers commencent à travailler à deux heures le lundi matin, ayant fait leur pâte le dimanche à 4 heures de l'après-midi. J'ai essayé depuis des années à empêcher même le mélange de la pâte le dimanche, mais je n'ai pas encore réussi. Tant que les consommateurs voudront avoir du pain frais le lundi, nous serons obligés de faire comme nous avons fait jusqu'ici. Je suis fortement opposé à ce que l'on fasse le Jour du Seigneur toute espèce de travail en dehors de ce qui est nécessaire, et j'espère sincèrement que le bon sens des membres de la Chambre des Communes dans un pays chrétien comme celui-ci gardera le commandement en observant le Jour du Seigneur. J'espère que vous réussirez, avec les autres membres de la Chambre, à mener ce bill à bonne fin.

Vous souhaitant tout le succès possible, et avec l'assurance de mes meilleurs sentiments, je demeure,

Votre tout dévoué,

J. McLAUGHLAN.

Chambre des Communes,
Ottawa, 27 avril 1906.

Dr John Wesley Daniel, M.P.
Président du comité sur l'observance du dimanche,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Cher Monsieur,—On m'a demandé d'envoyer à son adresse la résolution ci-incluse concernant le Bill sur l'observance du dimanche. Je vous l'inclus en conséquence, afin que cela puisse être porté à la connaissance de votre comité.

Bien à vous,

A. H. CARNEY.

Résolution de Leamington, Ont., au sujet du Bill concernant l'observance du dimanche."

Il est proposé par M. John A. Elliott, B.A., et secondé par M. R. E. Smith, que.—

Nous, les congrégations épiscopalienne, baptiste, pesbytérienne et méthodiste de la ville de Leamington, comté d'Essex, Ont., réunies en assemblée ce 25ème jour d'avril

1906, nous déclarons fortement en faveur du bill du gouvernement du Dominion intitulé : "Acte concernant le Jour du Seigneur" et avons sincèrement confiance qu'il passera dans son entier tel que soumis à sa première lecture à la Chambre des Communes.

Adopté à l'unanimité.

Les pasteurs des différentes églises étaient présents, savoir :

Rév. J. Edmonds, épiscopalien.
Rév. W. T. Roberts, baptiste.
Rév. J. A. Hamilton, presbytérien.
Rév. Jasper Wilson, méthodiste.

297 AVENUE DE LORIMIER,
Montréal, 23 avril 1906.

Au comité du bill concernant l'observance du dimanche,
Ottawa.

Je déclare par les présentes et fais serment comme suit: Je crois que l'on travaille dans les édifices de la Montreal Waterproof Company, N° 200 Avenue Papineau, sept jours par semaine. Autant que je puis savoir, le dimanche n'est pas observé du tout. Le samedi 21ième jour d'avril, j'ai rencontré les employés sortant des ateliers vers une heure de l'après-midi, ils avaient apparemment été à l'ouvrage toute la journée jusqu'à cette heure. Dimanche, le 15ième jour d'avril, je comptai cinquante employés sortant vers une heure de l'après-midi. Ils avaient évidemment travaillé tout l'avant-midi, et cela à moins de cinquante verges de l'église dont je suis le pasteur. Pendant que nous étions à l'église ils étaient à l'ouvrage. Dimanche le 29 avril, en revenant de l'église, je comptai trente-trois employés sortant de la fabrique, où ils avaient évidemment passé l'avant-midi à leur travail ordinaire. C'est ma ferme conviction que l'on travaille sept jours par semaine dans cet établissement. Je crois aussi que c'est le cas dans plusieurs autres établissements à Montréal. Je suis informé que le propriétaire de cet établissement est M. Wener, un Juif.

W. D. REID, B.A., B.D.
Président de l'Association Ministérielle Protestante, Montréal.

Signé et assermenté devant moi à Montréal, ce 23ème jour d'avril 1906.

JAMES H. BROWN,
J.P.

P.S.—D'accord avec les citoyens respectables de Montréal, j'espère que l'on adoptera bientôt des lois qui empêcheront de semblables abus du Jour du Seigneur.

505 RUE LAFONTAINE, MONTRÉAL, 23 avril 1906.

Au comité du bill sur l'observance du dimanche, Ottawa:—

Je fais par les présentes la déclaration suivante:—Je crois que la Montreal Waterproof Factory est en opération sept jours par semaine. Le dimanche les employés, hommes et femmes, sont à l'œuvre jusqu'à une heure de l'après-midi. Dimanche après-midi, le 22 avril 1906, j'ai compté trente-trois employés sortant de la fabrique ci-haut mentionnée. Ils avaient certainement été à l'ouvrage, à moins de

cinquante verges de l'endroit où la congrégation de l'église Taylor était réunie pour le service divin. C'est en sortant de l'office que j'ai rencontré et compté les employés comme il est dit ci-dessus. Avec les autres citoyens de Montréal, j'espère, et je prie pour que nous ayons une loi qui prohibe tout travail le dimanche dans notre ville.

Croyant que ce qui précède est vrai, je signe et prête serment.

JAMES MACPHERSON.

Assermenté devant moi à Montréal, ce 23me jour d'avril 1906.

JAMES BROWN,
J.P.

VANCOUVER, C.-B., 16 avril 1906.

CHER M. SHEARER,—Il est venu à la connaissance du conseil de Lord's Day Alliance , à Vancouver, que la clause du bill sur l'observance du dimanche relative au maniement des marchandises périssables, comme les fruits, sera probablement l'objet d'objections de la part des producteurs fruitiers, des expéditeurs et des compagnies de messageries, de la Colombie-Britannique,—à cause de la distance qui sépare les marchés du Nord-Ouest des points d'où les fruits sont expédiés. Nous avons étudié cette question, et plus nous l'avons étudiée, moins nous ne voyons de raisons pour un changement dans le bill.

Le grand district de la Colombie-Britannique pour la production des fruits est le district d'Okanagan. Il n'y a pas de train du dimanche de cette vallée à la ligne principale du C.C.P. Les fruits cueillis le samedi peuvent être expédiés le même jour. A moins que vous ne soyez prêts à permettre de cueillir les fruits le jour du Seigneur, il n'y a pas, selon nous, de raison d'en permettre l'expédition. On prétend en certains quartiers que si le bill passe cela nécessitera la suspension de tous les wagons-express le dimanche. Nous attirons votre attention sur ce point, parce que nous croyons que l'on devrait pourvoir aux marchandises périssables en transit.

C'est ainsi que nous comprenons la loi maintenant, mais nous sommes informés que les compagnies d'express ne l'entendent pas ainsi.

Avec l'assurance de notre considération, et espérant que le bill passera sans être beaucoup modifié.

Bien sincèrement à vous,

J. KNOX WRIGHT,
Secrétaire.

Déclaration déposée par le révérend J. G. Shearer:—

Les Juifs, ainsi que tous ceux qui observent le samedi comme jour du Sabbat, vous ont demandé de les exempter spécialement des restrictions que le bill imposera à tout le monde.

Nous désirons protester sérieusement contre l'insertion dans le bill de toute exemption de cette nature. Nous sentons que cela est un point vital pour la mesure. A l'appui de notre prétention nous soumettons les considération suivantes: (1) La législation en question n'entrave aucunement la liberté religieuse. Elle laisse tout le monde parfaitement libre d'observer le samedi (si on est Juif ou Adventiste) ou le vendredi (si on est Mahométan) ou aucun jour (si on est fidèle), pour la pratique du culte et des exercices religieux. Elle n'oblige personne à observer le dimanche d'une façon religieuse. Elle protège simplement le seul jour de la semaine qui soit un jour de repos, laissant tout le monde libre d'en faire l'usage qu'il leur plaira et d'observer les autres jours comme jours de vacance s'ils croient devoir le faire. (2) En fixant

le dimanche comme jour de repos protégé, la loi ne fait que se rendre au désir de plus de quatre-vingt-dix pour 100 du peuple canadien. Et, bien que nous sympathisions avec une minorité même aussi petite pour tout ennui que cela pourrait entraîner, cependant ces ennuis sont absolument inévitables; et ce n'est pas une chose nouvelle que des gens aient à souffrir des pertes ou des avantages pécuniaires à cause de leurs convictions religieuses ou de conscience. (3) Accorder une exemption à un groupe quelconque de population pour ces raisons serait un fait dont il n'y a de précédent dans aucune loi sur l'observance du dimanche en vigueur au Canada, et, autant que nous avons pu nous en assurer, dans les lois d'aucune autre colonie britannique, ou dans aucune loi générale sur l'observance du dimanche dans la mère-patrie. (4) Accorder une semblable exemption serait en pratique, dans les endroits où vivent les classes exemptées, détruire le but même de la loi du jour de repos, et signifierait un dimanche " libre ". " La liberté du repos pour chacun exige la loi du repos pour tous ". S'il est permis à quelques hommes de travailler, l'amour du gain fera trouver facilement des moyens de les forcer à travailler. Supposons, par exemple, que dans une localité il y ait un ou deux pour 100 de la population jouissant de l'exemption et qui soient déterminés à employer le dimanche aux affaires et au travail, chaque branche d'affaires étant représentée parmi eux, la quincaillerie, les nouveautés, l'épicerie etc., et chaque métier, celui de forgeron, de maçon, de charpentier, etc., et chaque branche de manufacture; et supposons que tous réclament le droit de faire du travail le dimanche, nous aurions manifestement une ville " grande ouverte " et pas un seul jour de la semaine ne serait enlevé aux affaires. Ce qu'il en coûterait au grand nombre, aux quatre-vingt-dix-neuf pour 100 de la population, est hors de toute proportion avec le but désiré, à savoir, de permettre à un ou deux pour 100 de faire ce qu'ils croient qu'ils devraient faire. Le petit nombre va-t-il insister pour enlever à toute la population ses privilèges du dimanche, et cela au nom de la liberté?

Mais on dira peut-être que la conscience est une chose très sacrée, que les convictions honnêtes des gens doivent être respectées quoi qu'il en coûte.

Non, pas tout à fait quoi qu'il en coûte.

Considérez, pour un instant, que nos amis les Mormons croient à la polygamie. Notre loi leur défend de la pratiquer. Nous sommes certains que nos amis les Juifs ne voudraient pas favoriser le renversement des sauvegardes légales du mariage monogame. La législation doit toujours rechercher le plus grand bien du plus grand nombre.

Déclaration officielle des archevêques catholiques romains sur la question du dimanche.

L'Eglise catholique a toujours prétendu et pensé que le Sabbat juif, avec son observance rigoureuse du cérémonial et ses restrictions, a été remplacé par le dimanche chrétien. Par conséquent, ce n'est pas de la loi de Moïse, mais de la loi de l'Evangile, qu'elle tire ses pouvoirs et la nature de ses commandements. Etablie par la loi de l'amour, non par celle de la crainte, sa principale caractéristique est qu'elle a été faite pour l'homme, non l'homme pour elle. Elle a été faite pour lui dans un sens physique et dans un sens spirituel. Un jour de repos par semaine pour l'esprit et pour le corps est très propre à amener le bien-être physique de l'homme, et cela lui est même nécessaire. Cela est si bien connu, et si universellement reconnu, qu'il n'est pas besoin d'argument pour l'établir.

Mais l'homme a des besoins spirituels aussi bien que des besoins matériels ; il a à accomplir du travail moral aussi bien que du travail physique. Bien que, jusqu'à un certain point et dans de certaines limites, il n'y ait pas d'antagonisme entre ces différents devoirs quant à leur accomplissement, cependant l'affranchissement des occupations laborieuses et absorbantes de la vie de chaque jour est nécessaire pour permettre de se conformer aux demandes de la nature sociale, morale et spirituelle. Sans le repos du dimanche, la plus grande partie de la nation serait privée, en très

grande partie du moins, des effets moraux et humanisants du foyer domestique, de l'occasion de prendre part aux cérémonies du culte public ou de participer à ses influences bienfaisantes. La décadence des individus entraîne la décadence éventuelle de la nation. Par conséquent, la société tout entière a un intérêt vital à préserver l'inviolabilité du jour de repos hebdomadaire.

Maintenant, puisque ni le bien-être physique de l'homme ni son bien-être moral n'est mieux favorisé par une inaction absolue ou par l'abstention de tout exercice propre à donner la santé et de relations sociales raisonnables, il s'ensuit que toute forme d'activité n'est pas défendue le jour du dimanche chrétien. Mais, en termes généraux, toutes les œuvres serviles non nécessaires, aussi bien que les actes relevant de l'exercice de la magistrature, et la transaction d'affaires comme les foires, les ventes aux enchères et autres formes bruyantes de vente d'achat, sont prohibées. Les œuvres de charité, cependant, et celles de nécessité réelle, même si ce sont des œuvres serviles, sont permises. Tous ceux qui professent la religion chrétienne sont, croyons-nous, substantiellement d'accord sur ces points. D'une manière générale, donc, le peuple du Canada désire que le repos du dimanche soit observé convenablement.

Par suite des conditions industrielles de notre vie de chaque jour et peut-être plus encore à cause de la poursuite impatiente et ardente des avantages matériels, des empiètements sont faits sur le repos et la sainteté du dimanche, surtout par les grandes corporations et les grands établissements industriels. Sous prétexte de nécessité ou d'exigences de conditions que l'on représente comme nécessaires au succès de l'établissement ou à la poursuite de certaines industries, un grand nombre d'employés sont privés de leur repos du dimanche et des chances conséquentes d'avoir leur part des influences humanisantes et spiritualisantes qui sont accordées aux autres ce jour-là. Souvent ces prétextes ne reposent sur aucun fondement. De plus, n'est-il pas préférable, dans une société chrétienne, que la production de la richesse matérielle soit restreinte, quand elle n'est qu'au profit d'un petit nombre d'individus, plutôt que de faire souffrir la nation de la dégradation et de la déchristianisation de ses membres? L'Etat ne peut pas, par un acte du Parlement, faire de ses citoyens des chrétiens ou purifier leur vie privée, nous l'admettons volontiers; mais il a le pouvoir et le devoir de restreindre ceux qui voudraient forcer le peuple à renoncer à son droit au repos physique du dimanche avec ses chances d'amélioration morale et spirituelle. Nous nous joignons donc avec plaisir à d'autres de nos concitoyens pour insister auprès du Parlement sur l'opportunité d'une législation qui protège les droits de tous en cette matière, sans venir en conflit avec les besoins raisonnables de la société ni avec la liberté chrétienne de l'individu. Ce qui, dans notre opinion, demande une réglementation restrictive immédiate peut être groupé comme suit:—

1. La circulation des trains de marchandises. Nous avons été informés de bonne source que sur certains chemins de fer, du moins, le dimanche est choisi régulièrement pour l'expédition des trains de marchandises, attendu que ce jour-là il y a moins de trains de voyageurs sur la ligne.

Tout transport non nécessaire de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, ou par tout autre moyen de transport, pourrait être inclus dans cette catégorie.

2. Le travail non nécessaire dans les mines, les usines, les hauts-fourneaux, les fabriques et autres établissements industriels.

On constatera après une enquête sérieuse que, en règle générale, le plaidoyer de nécessité pour le travail du dimanche n'est rien autre chose qu'un moyen inventé par des personnes âpres au gain pour augmenter leurs profits. Quand le plaidoyer est bien fondé, des dispositions devraient être prises pour relayer les ouvriers, de sorte que nul d'entre eux n'ait plus de...... heures de travail chaque dimanche.

3. Amusements publics ou jeux où une rétribution quelconque est exigée.

Un bill rédigé avec soin dans le sens indiqué ci-haut favoriserait, croyons-nous, les meilleurs intérêts de la nation et ne nuirait aux intérêts légitimes d'aucune industrie.

DÉCLARATION sur le fonctionnement des chemins de fer le dimanche, faite par le général A. S. Diven, qui dirige depuis trente ans le chemin de fer Erie.

Il y a à peu près un an j'écrivis pour la *Christian Union* un article sur le trafic des chemins de fer, dans lequel j'affirmais que les trains du dimanche ne sont justifiés ni dans l'intérêt du public ni dans celui des actionnaires. Dans cet article, autant que je me rappelle, je faisais l'assertion générale: 1. Que la somme de trafic serait la même par semaine, qu'elle fût faite en 168 heures ou en 144 heures. 2. Qu'elle pourrait être faite en 144 heures sans aucune dépense additionnelle pour les chemins de fer. 3. Que l'intérêt public ne demandait pas les trains du dimanche. J'ai provoqué la discussion des propositions qui précèdent. Je prétends qu'une expérience de trente années, la meilleure partie de ma vie, dans l'administration et la construction de chemins de fer, commençant avec la construction du premier chemin de fer de New-York au lac Erié et se continuant jusqu'à ce que les grandes lignes qui atteignent l'océan Pacifique eussent commencé à fonctionner, me donne quelque qualité pour cette discussion. Comme ce défi n'a pas été relevé par les administrateurs de chemins de fer, je ne puis poursuivre le sujet qu'en établissant les considérations qui, dans mon opinion, conduisent les administrateurs de chemins de fer à faire circuler leur train le dimanche. Si on prétend que le commerce des trains du dimanche serait perdu s'il n'était pas fait ce jour-là, la réponse manifeste est qu'il y a juste "tant" de marchandises à transporter, et que si cette quantité n'est pas transportée tel ou tel jour elle le sera un autre jour. On prétend que la capacité des voies est limitée de telle sorte que les trains du dimanche sont nécessaires pour faire face aux demandes du commerce. Je le conteste. Le trafic n'est pas aussi considérable que la capacité des voies, comme cela est prouvé par la lutte constante que se font les lignes rivales pour en obtenir la plus grande quantité. En dépit de l'augmentation énorme du commerce intérieur qui dépend des chemins de fer pour son transport, l'augmentation des facilités par les nouvelles lignes et l'amélioration des voies et de l'outillage des anciennes lignes devancent encore les demandes du commerce. On prétendra peut-être que l'arrêt du dimanche augmente le coût d'exploitation des chemins de fer. Je ne le crois pas. Les employés sont payés au temps ou à la course; quand ils ne travaillent pas ils ne retirent pas de salaire, les locomotives ne brûlent pas de charbon, l'outillage n'est pas exposé à s'user. En réalité, moins on consacre de temps à une affaire donnée, plus grands sont les profits. J'admets qu'en fixant les horaires de façon à arrêter le travail le dimanche, quelques changements dans les facilités d'aiguillage et peut-être ausi quelques aiguilles de plus seraient nécessaires, mais cela ne ferait qu'une légère augmentation des dépenses d'exploitation d'un chemin de fer. Passons maintenant aux besoins du public, et ce sera là, je le prévois, l'excuse la plus spécieuse en faveur des trains du dimanche. Vous savez comme les administrateurs de chemins de fer s'occupent beaucoup plus du public que de leurs actionnaires. Je prétends qu'il n'y a pas de nécessité publique pour les trains du dimanche. La plus grande partie du trafic des chemins de fer est fournie par le produit de la ferme, de la forêt, des mines, des moulins et des fabriques. Tout prétexte quant à l'importance d'une journée entre le temps de la réception et la livraison de toute cette classe de trafic est trop insignifiant pour qu'on le prenne en considération. "Mais, disent ces serviteurs dévoués du public, vos villes doivent être fournies de lait, de légumes et de fruits, et de ces pâturages naturels si éloignés, du Texas au Montana, vient le bétail vivant qui fournit de viande nos villes de l'est, à l'exception des animaux qui sont tués dans les villes de l'ouest et viennent sur le marché comme viande fraîche. "Eh bien, considérons la nécessité des trains du dimanche pour empêcher les villes d'être privées de lait pour leur café, et de fruits, de viandes et de légumes pour leurs tables tous les jours de la semaine. Les trains de lait venant dans les villes, autant que je puis savoir, ne partent pas à plus de 100 milles de la localité qui doit être fournie, et la distance peut être parcourue en quatre heures. La livraison pour le dimanche peut se faire le samedi après-midi. Et toute la traite du dimanche peut

être commencée après le coucher du soleil et être apportée en ville durant la nuit à temps pour la livraison du lundi. Quant aux fruits, les producteurs ne les cueillent pas le dimanche. La provision du dimanche est achetée au marché le samedi, et la provision du lundi vient de ce qui est resté de la cueillette du samedi, ou de la cueillette faite de bonne heure le lundi matin. Ce que je viens de dire des fruits s'applique aussi bien au jardinage. Je ne donne pas ces méthodes comme existant maintenant d'une manière générale, mais comme étant celles qui seraient universellement employées si les trains du dimanche étaient discontinués. Je vous laisse à juger combien les gens seraient dérangés pour obtenir ces provisions, par la suspension des trains du dimanche. Quant au bétail vivant de la vallée du Mississipi et du versant oriental des Montagnes-Rocheuses, au nom de l'humanité, au nom de l'économie et d'une nourriture saine, je proteste contre le fait que des animaux vivants, destinés à la boucherie, soient enfermés dans des wagons pendant plus de quarante-huit heures sans relâche. Allouant quinze milles à l'heure pour la marche des convois, cela permettrait deux arrêts depuis Kansas-City et un depuis Chicago et Saint-Louis. Deux jours de repos valent mieux qu'un, et si un dimanche survient donnez-le aux pauvres animaux. Donnez-leur un jour supplémentaire de repos plutôt que de les précipiter, fiévreux et épuisés, à l'abattoir.

Quant à la viande fraîche, tout le problème est résolu par le wagon-frigorifique. Je m'approvisionne très bien en Floride de viande d'animaux tués à Chicago. Quand on sait qu'une table peut être fournie à Londres d'un rôti venant d'un abattoir de Chicago, le plaidoyer de la nécessité des trains du dimanche pour avoir des viandes fraîches devrait être abandonné. Voilà pour le trafic des marchandises. Mon défi va plus loin et comprend les trains de voyageurs et les trains-poste. Bien que je prétende qu'il n'y a pas de nécessité publique pour des trains, il sera plus difficile d'en convaincre les gens. Quelques-uns sont tellement habitués à voyager le dimanche qu'ils en sont venus à considérer la chose une nécessité, mais les trains du dimanche étant enlevés, ils se feraient vite au changement. Je ne demande que la suppression des trains de jour, de sorte que l'on pourrait partir en voyage le samedi soir pour faire deux, trois ou même quatre cents milles sans empiéter sur la lumière du dimanche. Je voudrais qu'aucun train n'arrive à une gare, ou en parte, en plein jour le dimanche. Si un voyageur veut aller directement, par exemple de Atlantic-City à Chicago, il y a cinq jours ou cinq nuits, durant la semaine, où il peut partir. S'il veut aller à Kansas-City, Omaha, ou dans d'autres villes situées également à une grande distance, il en a quatre, et s'il veut aller à San-Francisco, il en a trois. Il a le choix entre tous ces jours s'il veut faire le voyage sans arrêter, et il a le choix de tous les autres trains s'il veut arrêter seulement un jour. Assurément, le public devrait être satisfait d'un tel arrangement. On me demandera peut-être ce que je ferais des trains allant d'un océan à l'autre après le troisième jour de la semaine. Je choisirais des endroits attrayants pour y passer le dimanche et je donnerais des billets accordant aux voyageurs l'avantage de loger gratis dans un hôtel de ces places d'arrêt, et je me trompe fort ou la majorité des gens préféreraient ces trains. Venons-en maintenant à la poste. Il n'y a pas de nécessité pour sa transmission le dimanche. On n'a pas recours à la poste en cas d'urgence. C'est au télégraphe qu'on a recours dans ces cas. Les maisons d'affaires, les banques, les bourses, les chambres de commerce, sont fermées le dimanche et n'ouvrent pas leurs courriers ce jour-là, et je ne puis songer à aucun intérêt public ou privé qui souffrirait de l'absence de courrier le dimanche. Quant à ce qui concerne les journaux, le télégraphe fournit aux journaux locaux dans tout le pays les nouvelles importantes avant les journaux métropolitains. Il n'y a qu'un autre plaidoyer possible en faveur des trains du dimanche. On prétend que l'excursion ou le pique-nique du dimanche est nécessaire pour donner de l'air pur et une récréation saine à ceux qui ont travaillé six jours de la semaine. Loin de là, c'est un moyen d'arracher les gens à un repos salutaire pour les entraîner à une dissipation malsaine, en échange d'une partie de leur salaire de la semaine gagné avec peine. Il est permis de douter que les chemins de fer qui s'occupent de ce genre

d'affaires y fassent de l'argent. Ils fixent des prix de transport peu élevés et il y a souvent des accidents qui leur coûtent cher, mais que ces excursions soient profitables ou non aux chemins de fer elles n'en sont pas moins des nuisances publiques et elles devraient être abolies. Sans doute, en suspendant le mouvement des trains le dimanche, je fais exception pour les accidents et les délais inévitables qui empêchent d'atteindre à temps les gares d'arrêt. Ce que je veux dire est que, lorsqu'on arrange les horaires, ils devraient être arrangés en tenant compte de l'observance du dimanche. Somme toute, et étant donné que toutes les industries qui fournissent de l'emploi aux chemins de fer—le moulin, la mine, la fabrique, et le marchand—se reposent le dimanche et n'apportent pas de marchandises aux gares et n'en rapportent pas ce jour-là, comment peut-on prétendre qu'il y a nécessité de faire circuler les trains? Si je n'ai pas fait allusion au côté moral de la question, ce n'est pas que je méconnaisse le droit de la partie religieuse de la population de faire respecter ses sentiments.

CHICAGO, MILWAUHEE AND ST. PAUL RAILWAY CO.,
CHICAGO, 22 mars 1906.

Au secrétaire de la *Lord's Day Alliance*,
Toronto, Canada.

CHER MONSIEUR,—Dans votre lettre en date du 9 de ce mois, adressée au président A. J. Earling, vous demandez copies des ordres émis au sujet des excursions du dimanche et du transport des marchandises par notre compagnie le dimanche.

Nous ne faisons pas de contrats pour des trains de voyageurs pour des excursions du dimanche et le mouvement des trains de marchandises sur notre ligne est limité aux nécessités pour les marchandises périssables et le bétail vivant, et pour compléter un voyage commencé le samedi.

Bien à vous,
D. L. BUSH,
Surintendant général.

CHICAGO AND NORTH WESTERN RAILWAY CO.,
CHICAGO, 23 mars 1906.

Au secrétaire de la *Lord's Day Alliance*,
Toronto, Ont.

CHER MONSIEUR,—Votre communication du 9 de ce mois, adressée au gérant du trafic de cette compagnie et relative aux excursions du dimanche, m'a été remise.

Vous trouverez ci-incluse une copie des instructions qui ont été données en 1903 aux employés de cette compagnie relativement au trafic des marchandises le dimanche. Ces instructions sont observées rigoureusement et l'administration de cette compagnie essaie par tous les moyens possibles de réduire le chiffre des affaires du dimanche.

Quant aux excursions du dimanche, cette pratique a été complètement abandonnée depuis trois ou quatre ans et nous ne faisons plus de ce genre d'affaires.

Bien à vous,
R. H. AISHTON,
Gérant général.

CHICAGO AND NORTHWESTERN RAILWAY COMPANY,
BUREAU DE L'ASSISTANT-GÉRANT GÉNÉRAL,
CHICAGO, 8 février 1906.

W. D. CANTILLON,
Assistant-gérant général.

REPOS POUR LES EMPLOYÉS LE DIMANCHE. À TOUS LES SURINTENDANTS.

MESSIEURS,—Le dimanche, 8 février 1903, et tous les dimanches qui suivront, jusqu'à nouvel ordre, vous voudrez bien limiter absolument le mouvement des trains de

marchandises sur votre division au bétail vivant, aux viandes et aux cargaisons périssables.

La seule exception à cette règle est que, dans la période actuelle d'urgence, le charbon et le combustible de toute sorte, y compris le pétrole, et tous les wagons vides à charbon nécessaires pour maintenir en activité les mines situées dans votre division, peuvent être mis en mouvement.

Un effort doit être fait pour que les employés de trains et de locomotives soient autant que possible, à cette date, à leur terminus, et quand cela pourra être accompli en faisant partir une équipe après minuit et en les amenant chez eux le dimanche midi.

Vous appliquerez aussi cette règle à toutes les équipes de gares de locomotives de garage et aux employés de gares et des bureaux, depuis sept heures du matin jusqu'à sept heures du soir, et vous ne garderez à l'ouvrage que les équipes de gares qui sont absolument nécessaires pour les exceptions ci-haut mentionnées.

Vous voudrez bien, chaque lundi matin, donner avis au surintendant général que cette règle a été observée sans exception le dimanche précédant immédiatement ce jour.

Veuillez accuser réception et maintenir cet arrangement.

Bien à vous,

LES CHEMINS DE FER CANADIENS ET LE TRAVAIL ET LE TRAFIC DU DIMANCHE.

Les articles qui suivent, écrits par un expert après une enquête soignée, sont réimprimés pour l'usage du comité et des membres de la Chambre:—

I.—L'ÉTENDUE DU TRAVAIL ET DU TRAFIC DU DIMANCHE.

Il n'est pas probable qu'un grand nombre de personnes se fassent une idée de l'étendue de la profanation inutile du jour du Seigneur sur nos grands réseaux de chemins de fer. Il y a trois classes de travail de chemin de fer accomplies le dimanche, savoir: (1) le trafic des voyageurs, (2) le trafic des marchandises, et (3) le travail de construction et de réparation. Pour en faciliter l'étude, ces trois sujets peuvents être traités séparément.

1. Trafic des voyageurs. A l'exception de l'Intercolonial, qui supprime son express maritime, à travers les provinces, le dimanche, tous les autres chemins de fer canadiens font circuler leurs trains dieects de voyageurs tous les jours, le dimanche compris, excepté là où le trafic est si peu considérable que cela ne serait pas rémunérateur.

Le trafic local des voyageurs est discontinué en règle générale. Mais un grand nombre des trains directs font ce qui n'est réellement qu'un trafic local. Cela est vrai du chemin de fer Pacifique Canadien Transcontinental sur certaines parties de son réseau, et de plusieurs trains du Grand-Tronc sur ses lignes principales. Entre Toronto et Halifax, par exemple, le Grand-Tronc tient en circulation le dimanche sept trains dans une direction et six dans l'autre, dont quatre font du trafic local. Le Pacifique Canadien tient en circulation deux trains dans chaque direction. Il n'a pas le droit de faire circuler de trains locaux, et ce sont des trains directs. A l'époque de notre entrevue avec le gérant général McNicholl, en octobre 1902, le Pacifique Canadien faisait circuler un train mixte du dimanche dans chaque direction sur toutes ses divisions entre North-Bay et Winnipeg. Excepté sur deux petites sections, ces trains ont, depuis lors, été discontinués le dimanche. Le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien font circuler des trains locaux de voyageurs partant de Montréal dans toutes les directions, et la dernière compagnie fait circuler un de ces trains durant la saison d'été d'Ottawa en remontant la Gatineau. La pratique générale est donc de faire circuler des trains le dimanche partout où la clientèle est suffisante pour que cela paie.

Quant aux excursions du dimanche, il faut dire à l'honneur de tous les chemins de fer canadiens qu'ils n'ont pas cherché à annoncer et à développer ce genre de

trafic, comme cela a été fait dans d'autres pays. En règle générale les chemins de fer se sont bornés à fournir des trains d'excursion aux sociétées ou corps de citoyens qui en ont fait la demande. Là où des chemins de fer ont organisé eux-mêmes des excursions du dimanche, ils en ont annoncé, comme celle du Canada Atlantic à Ottawa, "pour visiter les ruines du grand incendie", une partie des profits devant être affecté "au soulagement des victimes". Les autres chemins de fer ont organisé des excursions sous des prétextes semblables. Il y a cependant lieu de croire que certains chemins de fer se sont abstenus de se lancer dans les excursions du dimanche seulement parce qu'ils n'osaient pas affronter l'indignation générale que cette conduite aurait soulevée dans presque toutes les parties du Canada. M. Hays, le gérant général du Grand-Tronc, a prétendu dans une entrevue que les chemins de fer étaient légalement obligés de fournir des trains d'excursion chaque fois qu'ils en sont requis par un corps quelconque de citoyens. Il a admis, cependant, qu'ils ne se croirait pas obligé de le faire à moins qu'il crût que le train rapporterait des bénéfices. Depuis lors, lui-même et son avocat n'ont tenu aucun compte de notre demande réitérée de nous fournir une autorité légale appuyant sa prétention.

2. Trafic des marchandises. A l'exception de l'Intercolonial, qui transporte peut-être moins de marchandises le dimanche que les jours de semaine, aucun chemin de fer n'a jamais prétendu même éviter de transporter des marchandises ce jour-là, bien que dans quelques cas seulement j'aie vu faire du travail pour des marchandises de passage, i.e. chargr et décharger les wagons aux gares. D'un autre côté il est assez ordinaire que l'on emploie les locomotives et les équipes occupées les autres jours aux trains locaux de voyageurs, à travailler le dimanche au chargement et déchargement des marchandises, en outre de ceux qui font oridnairement ce travail. Le jour du Seigneur est considéré comme un jour commode pour débarrasser les gares et les voies de garage des marchandises qui s'y sont accumulées durant la semaine précédente, et les employés de chemins de fer disent qu'il leur arrive souvent, en conséquence, d'avoir moins d'ouvrage le lundi que n'importe quel autre jour de la semaine. .

Le prétexte de transporter "seulement les provisions et les marchandises périssables" le jour du Seigneur est rarement invoqué maintenant, s'il l'est jamais, par les officiers responsables des compagnies.

3. Travail de constructions et de réparations :—

(1) Travail de réparations. A moins que ce soit sur l'Intercolonial et sur quelques sections du Pacifique Canadien, qui sont sous la direction de surintendants chrétiens, il n'y a, autant que l'auteur a pu le constater, aucun effort tenté pour éviter de faire du travail de réparations le jour du Seigneur. D'autre part, dans un grand nombre de cas les réparations sont, de propos délibéré, "arrangées pour le dimanche" chaque fois que cela convient à celui qui en est chargé ou que cela satisfait son caprice. Il est certain qu'on ne tente aucun effort sérieux pour ne faire que ce qui est réellement "nécessaire". On a constaté en plusieurs circonstance que le Grand-Tronc faisait sur sa voie ferrée du travail de réparations quand il n'y avait aucune raison spéciale de le faire, comme à la suite d'un accident ou pour une autre cause extraordinaire.

(2) Travail de construction. La plupart des chemins de fer prétendent ne pas faire de travail de construction, dans le cours ordinaire des choses, le jour du Seigneur, bien qu'il arrive souvent qu'on essaie de faire ou qu'on fasse du travail qui pourrait tout aussi bien être évité. On a arrêté dernièrement les travaux du Pacifique Canadien dans le sud de l'Assiniboine (Territoire du Nord-Ouest). L'Intercolonial a été forcé de suspendre la construction d'un pont près de Newcastle, N.-B., et on pourra citer d'autres cas.

Mais c'est au Grand-Tronc que revient la palme déshonorante de la profanation du Jour du Seigneur. Tous les étés et tous les automnes depuis plusieurs années son équipe considérable d'ouvriers a été employée tous les jours entre Toronto et Belleville à poser une voie double sur sa ligne—avec la pelle à vapeur, les trains de gravier et de

sable, etc. La même chose est arrivée entre Toronto et Sainte-Catherine, aussi bien que près de Paris et à Burford. Des protestations réitérées furent faites à M. Hays, qui, en réponse, déclara hautement qu'il désirait autant que n'importe lequel des messieurs présents éviter le travail du dimanche. Dans aucun cas ces protestations n'ont été respectées autrement qu'en paroles. En date du 2 septembre 1903, M. Hays répondit à une lettre dans laquelle on lui reprochait d'avoir à l'ouvrage près de Whity, tous les dimanches durant la plus grande partie de l'été, une forte équipe d'ouvriers avec une pelle à vapeur et un train de gravier, employés à transporter du ballast, il y dit: "Pour être franc avec vous, il semble rester peu de chose à discuter entre nous, en vue de la récente décision du Conseil Privé que le Lord's Day Act est absolument *ultra vires*." Si cela signifie quelque chose, c'est que ce monsieur, en dépit de toutes ses protestations, n'entend respecter ni la loi divine ni les protestations humaines à moins d'y être forcé par la loi du pays, et c'est un défi porté à tous les Canadiens chrétiens, ainsi qu'à tous les ouvriers. Il est donc temps de demander au parlement une loi qui mette une limite à la tyrannie impérieuse de quelques magnats de chemins de fer, qui ne respecteront rien autre chose.

Il n'est probablement pas exagéré de dire que l'on emploie à une sorte de travaux de ce chemin de fer pas moins de 60,000 hommes, dont une très grande partie sont privés de leurs droits et privilèges du Jour du Seigneur, ne sont guère autre chose que des esclaves industriels, doivent souffrir dans leur corps et dans leur âme, et ne peuvent avoir que très peu de chance de participer au Royaume de Dieu en ce monde ou dans l'autre. Assurément, ces faits parlent d'une façon irrésistible aux cœurs et aux consciences de tous ceux qui honorent Dieu, croient à la justice et aiment la liberté et veulent que leur "voisin se lève et fasse tout en son pouvoir pour assurer aux braves employés de chemins de fer les droits qui leur ont été donnés par Dieu, et lave notre pays de l'accusation de permettre une telle violation du Jour du Seigneur."

II.—QUI EST RESPONSABLE.

Très peu de ceux qui font le travail du dimanche—employés sur les convois, ingénieurs, chauffeurs, agents, préposés à la voie, ouvriers ou manœuvres—désirent faire ce travail. Ils le font parce qu'ils le considèrent une nécessité. Il y a, naturellement, parmi eux des individus qui sont parfaitement disposés à travailler pour l'argent qu'ils gagnent ainsi, mais ils sont l'exception. Parmi les terrassiers étrangers employés aux travaux de construction il y en a qui préfèrent travailler, mais très peu sont des Anglo-Saxons. La principale responsabilité d utravail du dimanche sur les chemins de fer ne retombe pas sur le ban et l'arrière-ban de ceux qui y sont employés. Il se passe à peine un jour sans que des lettres soient reçues d'employés de chemins de fer demandant de continuer nos efforts dans le but d'obtenir le Jour du Seigneur pour eux et leurs camarades.

Parmi les contre-maîtres, les expéditionnaires, les surintendants et les officiers supérieurs, il y en a—un grand nombre peut-être—qui sont coupables d'autoriser le travail du dimanche. Ils ne le font pas autant pour l'argent—puisqu'ils ne reçoivent généralement pas de salaire supplémentaire pour le travail du dimanche—que pour leur position, pour obtenir du succès, afin qu'on remarque leur zèle et qu'ils puissent ainsi obtenir une promotion.

Une mesure beaucoup plus grande de responsabilité retombe sur les plus hauts officiers—l'administration—des réseaux de chemins de fer et des différentes divisions. Ce sont souvent des hommes sans convictions religieuses, et, partant, sans conscience dans cette question de priver ceux qui leur sont soumis de leurs droits comme hommes et comme chrétiens le Jour du Seigneur.

Ils veulent que des travaux ennuyeux soient complétés, ils pressent le transport des marchandises à leur destination, afin de rivaliser avec succès aux autres lignes pour maintenir et augmenter leur réputation dans le monde des chemins de fer, car le bien-être moral et religieux de la société et les droits de leurs employés comptent

pour peu de chose. Il y a des exceptions, des hommes qui désirent honnêtement éviter de nuire à la religion et à la morale et à qui il répugne de priver ceux qui sont soumis à leur direction de leurs droits du dimanche. Mais nous croyons qu'ils ne sont que des exceptions. Il y en a d'autres qui seraient heureux, si des circonstances différentes le permettaient ou favorisaient leurs dispositions, d'avoir de la considération pour la loi de Dieu et les droits de leurs employés, mais qui en sont venus à croire que c'est impossible sur un chemin de fer. Leurs concurrents le font. Donc ils doivent le faire. C'est ainsi seulement que des dividendes peuvent être gagnés. Et il faut gagner des dividendes. Ils disent donc: 'Nous regrettons beaucoup, nous aimerions voir le Jour du Seigneur respecté, mais nous ne pouvons le faire et réussir, et nous devons réussir".

Il est probable qu'ils ne prennent pas le temps de penser à ce que le Juge de tous les hommes aura à dire en réponse à un tel plaidoyer, au jour de la rétribution. Du moment qu'un homme veut réussir coûte que coûte, la voix de la conscience est étouffée ou n'est plus entendue.

Mais pour être honnêtes et justes, nous devons aller plus loin que l'administration pour fixer la responsabilité de la profanation du dimanche sur nos chemins de fer. Un certain gérant général bien connu au Canada, interrogé récemment par une délégation de la L. D. A., a dit en substance: "Messieurs, je voudrais éviter le travail du dimanche sur notre ligne, mais je ne suis qu'un employé comme les hommes qui sont sous moi. Les directeurs attendent des dividendes. Les actionnaires aussi. Ils crient tout le temps pour avoir des dividendes. Même ceux qui occupent régulièrement des bancs, le dimanche, dans vos églises, demandent impérieusement des dividendes. Que puis-je faire? Si vous pouvez me dire comment je puis administrer ce chemin de fer avec succès tout en respectant le dimanche, je le ferai avec joie". Sans doute, rien ne peut justifier un pareil raisonnement et ledit gérant général le constatera certainement au jour du jugement s'il ne le découvre pas plus tôt. Mais il y a suffisamment dans ce qu'il dit pour établir clairement qu'il n'est pas seul à blâmer. Assurément, les directeurs et les actionnaires—religieux et irréligieux—qui demandent avec instances des dividendes, sont coupables comme l'administration. Comment un homme ou une femme vraiment chrétiens peuvent-ils accepter, pour ne pas dire demander avec instance, les profits de la violation du dimanche? Comment peuvent-ils désirer et prendre le prix de l'insulte faite à Dieu, de l'abaissement de l'humanité et du travail et du trafic d'esclaves du dimanche?

Il y a aussi le public voyageur et expéditeur qui demande sans cesse l'envoi immédiat des marchandises et ne veut pas accepter le délai d'un jour pour la livraison qu'entraînerait l'observance du dimanche sur les chemins de fer, ou qui insiste sur la commodité d'un train du dimanche pour voyager. Ceux-là encourent aussi leur juste part de responsabilité.

Il y a des hommes et des femmes, comme Wm E. Dodge, du chemin de fer Delaware, Lackawana et Western, qui refusent absolument d'accepter les profits de la violation du dimanche, et vendront leurs actions ausitôt que leur compagnie cessera d'honorer le jour de Dieu et de l'homme ou qui, quand ils font de l'expédition, ne consentent pas seulement, mais demandent spécialement que les marchandises dans lesquelles ils ont un intérêt ne soient pas envoyées le Jour du Seigneur. Mais ces gens-là sont rares. Une grande part de responsabilité ne retombe-t-elle pas sur le public voyageur et expéditeur qui exerce une pression sur les chemins de fer, pression qui amène nécessairement le trafic des voyageurs et des marchandises le dimanche?

III.—QUEL EST LE REMÈDE.

1. Considérons jusqu'à quel point les chemins de fer pourraient et devraient être réglementés.

Il y a sans doute des travaux de nécessité sur les chemins de fer. Le travail de sauvetage et les réparations à la voie après un accident requièrent une attention im-

médiate. Cela peut souvent arriver le Jour du Seigneur. Non seulement de grands intérêts matériels, mais la vie elle-même, peuvent être en jeu. Il faut aussi, pour la même raison, tenir de garde un personnel considérable de gardiens.

En règle générale, les trains qui sont en marche à minuit le samedi ne pourraient pas, raisonnablement, être arrêtés entre les gares ou même entre les points de division. Le confort des employés de trains et des voyageurs et le soin des locomotives et de certaines variétés de marchandises le défendraient. Le bétail vivant qui ne peut être expédié d'assez bonne heure dans la semaine pour atteindre sa destination avant le dimanche doit, pour des raisons d'humanité, pouvoir continuer son voyage épuisant. Dans quelques circonstances exceptionnelles, certaines variétés de "marchandises périssables" devraient jouir du même privilège, bien que d'ordinaire on puisse prendre soin de ces marchandises sans difficulté dans les wagons chauffés, les wagons-glacières et les entrepôts modernes. Les trains directs de voyageurs et de la poste ne pourraient pas, en pratique, être interrompus dans leur marche—du moins jusqu'à ce qu'un grand centre ait été atteint. Tout travail essentiel, semblable aux choses mentionnées ci-haut (et peut-être d'autres) peut donc être justifié comme étant "nécessaire" le Jour du Seigneur.

Mais il n'est personne, respectant le dimanche et les droits des employés de chemins de fer dans leur repos et leurs autres privilèges et ayant étudié la question avec soin, qui puisse dire que des travaux de construction devraient être permis ou des réparations faites dans le but d' "économiser sur les placements du compte capital en locomotives, matériel roulant et autres accessoires quelconques de transport, ou pour gagner du temps durant la semaine".

Cette personne ne justifierait pas non plus le transport de toutes sortes de marchandises indistinctement, ni l'emploi du jour du Seigneur pour débarrasser les parcs du matériel roulant qui y est accumulée ni la circulation des trains locaux de voyageurs, ni l'emploi, ce jour là, de commis dans les bureaux généraux ou locaux—ce qui se fait si souvent pour "économiser des hommes ou de l'argent" ou pour accroître la réputation de quelque contremaître, agent ou surintendant ambitieux.

Si l'on prenait cette position raisonnable et que les chemin de fer fussent conduits en conséquence, le nombre des employés de chemin fer qui seraient délivrés de l'esclavage de sept jours de travail par semaine ne serait probablement pas inférieur à 50,000.

2. Comment ce but si fort à désirer peut-il être atteint ?

Il est très évident que pour le moment on ne peut obtenir beaucoup en faisant appel à la conscience ou à la raison des autorités des grandes compagnies de chemins de fer. Il y a trois ans environ le *Chicago and Northern Railway* pour des motifs d'économie, a volontairement discontinué une grande partie du trafic du dimanche. Ceci, cependant, ne semble pas devoir être fait généralement.

Il est essentiel d'exercer une espèce de contrôle. Notre expérience des chemins de fer du gouvernement dans les provinces de l'est—chemins de fer qui permettent beaucoup moins de trafic et de travail inutiles le jour du Seigneur que tous les autres chemins de fer canadiens—nous porte à favoriser la nationalisation des chemins de fer. Si nos chemins de fer appartenaient au peuple, ils seraient conduits, non comme aujourd'hui, exclusivement pour obtenir des dividendes, mais pour le bien général du peuple. Les gérants, de plus, ne seraient pas sujets à la tentation irrésistible, comme dans les compagnies privées, de profaner le jour du Seigneur, et de priver les employés des droits inhérents aux privilèges de ce jour, tout cela dans l'unique but d'obtenir des dividendes.

Que nous soyons prêts ou non, en Canada, à "la nationalisation des utilités publiques" il est clair cependant qu'il faut une limite imposée par la loi aux droits des chemins de fer de faire leurs opérations le jour du Seigneur. Nos tribunaux ont décidé que nos lois actuelles ne s'appliquent pas aux chemins de fer. D'un autre côté, la législation, que l'on cherche maintenant à faire adopter relativement au jour du Seigneur en Canada s'appliquera aux chemins de fer, à moins que le contraire

ce soit expressément stipulé. On propose donc, à présent, que les mesures du genre de celles qui suivent soient prises relativement aux chemins de fer. (a) De permettre tous travaux d'une "nécessité et d'une humanité" évidentes ; le transport des courriers et des voyageurs qui ne peuvent arrêter à un point intermédiaire ; la continuation à destination des trains chargés exclusivement d'animaux et de marchandises corruptibles qui doivent être expédiées immédiatement à un port océanique quelconque ; la circulation des autres trains à l'extrémité de la division où ils étaient à la fin du samedi. (b) De prohiber toute construction et travail de réparation générale, le trafic local des voyageurs, le transport des animaux et des marchandises corruptibles aux marchés locaux, et le départ d'un endroit quelconque d'une division, de trains chargés de marchandises "inactives". Toutes les modifications qui seront suggérées à cette proposition, seront acceptées avec reconnaissance et recevront une sérieuse considération.

Après avoir pris connaissance de ces faits, ne voit-on pas que le bill de M. Fitzpatrick en tant qu'il affecte les chemins de fer, est absolument nécessaire, aussi bien qu'extrêmement raisonnable et modéré.

LES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS ET LE TRAVAIL DU DIMANCHE.

Les chemins de fer des Etats-Unis et d'Europe discontinuent le trafic du dimanche.

L. S. Coffin, l'un des principaux chefs des chemins de fer sur le continent d'Amérique, délégué en qualité de représentant de 100,000 employés de chemins de fer au congrès du repos du dimanche à Chicago, dit entre autre choses: "Je suis autorisé à représenter à ce congrès la *Brotherhood of Railway Trainmen,* qui forment une armée de trente-un mille employés de chemins de fer travaillant virtuellement tous les jours. Je suis autorisé à faire connaître à l'univers, par l'entremise de ce congrès, qu'ils sont unanimes dans leur désir, tel qu'exprimé par un vote de leur convention nationale; d'avoir le dimanche pour jour de repos. Cette organisation est la plus jeune de toutes les organisations de chemins de fer; elle est composée de jeunes gens, des serre-freins pour la plupart.

Je suis aussi autorisé à représenter l'Ordre des Conducteurs de Chemins de fer et à déclarer qu'à leur dernière convention biennale, ils ont unanimement adopté des résolutions à l'effet qu'ils veulent avoir congé le dimanche; qu'ils veulent l'abolition des trains du dimanche, afin de passer ce jour à la maison, au sein de leurs familles. Cet ordre est composé d'environ vingt-huit mille membres. Un orateur a demandé hier, pourquoi ces ouvriers n'étaient pas ici, et a répondu lui-même à sa question d'une façon qui m'a touché le cœur, lorsqu'il a dit que c'était parce qu'ils étaient condamnés à une éternelle oppression. Ils ne peuvent partir pour venir ici, comme vous et moi. Des milliers son venus ici par procuration. Moi-même, je représente directement cinquante mille votes dans les ordres que je viens de mentionner. Il y a plus, j'ai ici des résolutions adoptées par l'Ordre des Télégraphistes de Chemins de fer. Ces résolutions demandent aux compagnies de chemins de fer la cessation des trains du dimanche. Le nombre de membres de cet ordre est d'environ vingt-cinq mille.

Nous sommes donc en présence d'environ soixante-quinze mille employés de chemins de fer qui demandent à ce congrès de donner suite à leurs résolutions et à leurs demandes.

L'un des vice-présidents de la *Brotherhood of Locomotive Engineers* m'a écrit en déclarant qu'il espérait être ici; mais que, s'il n'y était pas, il me demanderait de dire à ce congrès, qu'à sa dernière convention biennale cette fraternité a unanimement adopté les résolutions touchant le repos du dimanche. Je mets ces résolutions devant vous. Ils ont aussi voté à l'unanimité de demander aux autorités de cette grande Exposition Universelle de fermer ses portes le dimanche. Cette fraternité des Ingénieurs Mécaniciens ne compte pas moins de trente-cinq mille membres. C'est l'une

des plus puissantes et des plus anciennes organisations ouvrières d'Amérique, non seulement au point de vue du nombre mais de l'intelligence. Je suis autorisé à les représenter, et je suis fier d'avoir l'occasion de le faire.

Voici donc virtuellement plus de cent mille employés de chemins de fer de ce pays. Ils disent à ce congrès, et par l'entremise de ce congrès, au peuple de ce pays, qu'ils sont unanimes à demander l'abolition du trafic du dimanche en tant que cela est possible ou praticable.

Permettez-moi, pour un moment, de discuter plusieurs points qui sont venus à mon esprit tandis que j'écoutais la lecture des documents. Qu'allons-nous faire à ce sujet ? C'est une bonne chose que de venir ici et d'écouter, mais que ferons-nous, vous et moi, quand nous serons sortis d'ici? Il me semble qu'il faut agir immédiatement sérieusement. On parle de démoralisation de la pensée, du sentiment, du respect du dimanche,—je dis, moi, d'après mon humble jugement, qu'en ce qui concerne notre dimanche, il n'y a pas de plus grande source de démoralisation que les compagnies de transport, si on leur permet de continuer leur travail du dimanche; qu'à moins que nous soulevions le sentiment public qui se transforme en loi nationale pour abolir les trains du dimanche dans ce pays, ces derniers aboliront le dimanche.

Je ne crois pas que la presse du trafic du dimanche soit si grande que les gérants de chemins de fer ne puissent y résister. Tout homme qui fait partie d'une corporation quelconque serait opposé à une demande en faveur des trains du dimanche s'il n'y voyait aucun profit.

Je ne crois pas ce qui a été dit touchant les marchandises périssables. Et je ne suis pas le seul qui soit de cet avis. L'un des hommes les plus compétents en matière de chemin de fer de ce pays, M. Ledyard, du chemin de fer Michigan Central, est de la même opinion que moi. Depuis l'adoption des wagons réfrigérateurs, les marchandises périssables ont, pour ainsi dire, cessé d'exister. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Permettez-moi de vous en citer un exemple. Je cultive des fruits dans l'extrême-sud. J'envoie à Chicago un fourgon de fraises. Lorsque ce fourgon arrive à Centralia, je reçois une dépêche de mon agent de Chicago disant que les fraises sont en profusion, que le marché y est encombré, mais que celui de Détroit est bon. Que fais-je? Je télégraphie à la compagnie d'ajouter de la glace dans le fourgon des fraises et de transporter les fraises à Détroit, ce qui prend une journée de plus. Qu'est-ce qui est meilleur marché, un peu de glace, lorsque Dieu nous en donne en aussi grande abondance, ou la démoralisation de ces employés de chemin de fer en les privant de leur dimanche?

Maintenant, parlons du bétail. Toute ma vie je me suis occupé du bétail et je connais ses besoins. J'affirme que chaque fois qu'un fourgon de bestiaux fait un trajet assez long pour que le dimanche le surprenne en route, il vaut mieux et pour ceux à qui appartient le bétail et pour ceux qui l'achètent, qu'il soit sorti du fourgon durant une journée pour qu'on le fasse manger et reposer. Ceci est tellement vrai que nous avons réussi à faire mettre en vigueur une loi nationale à l'effet qu'aucun fourgon de bestiaux ne franchisse une distance ininterrompue de plus de vingt-quatre heures.

Le travail parle de " blocus ". Ceci ne peut arriver que là où l'arrêt des trains est partiel, là où quelques compagnies seulement arrêtent leurs trains le dimanche tandis que d'autres ne le font pas. Qu'il soit bien entendu partout que le dimanche est un jour qui appartient aux employés de chemins de fer, et ils règleront toutes choses en conséquence. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Comment fait-on en Angleterre, où, dit-on, il y a fort peu de trafic de marchandises, le dimanche?

Maintenant, qu'allons-nous faire à ce sujet? D'abord il faut voir à ce que le courrier des Etats-Unis ne soit pas transporté le dimanche. De quel droit, vous et moi, dirons-nous à ces milliers de commis des postes qu'ils seront privés de leur dimanche? Tout homme qui me demande mon vote ou mon influence pour parvenir au congrès, doit me promettre avant que je vote pour lui, qu'il fera son possible pour procurer leur dimanche à ces employés des chemins de fer et à ces commis des

postes. Prenons cette position, que l'église prenne cette position, et c'est une affaire faite.

Que ne puis-je mieux vous peindre l'état réel des sentiments de ces hommes que je représente. Il y a quatre ans, j'ai rédigé un bill pour notre législature d'Etat, donnant à ces hommes leur dimanche. Ce bill a été adopté par le Sénat, mais il a échoué à la Chambre. Entre parenthèses, laissez-moi vous dire que quelques-uns de nos législateurs se sont opposés à certaines lois pour l'arrêt des trains, parce que chaque projet de loi prévoyait avec peu de sagesse que les trains seraient arrêtés le samedi à minuit pour être remis en mouvement le dimanche à minuit. La grande idée est que ces hommes doivent être chez eux le dimanche, afin qu'ils puissent se reposer. Les trains qui arriveraient à une division le samedi soir et en repartiraient le dimanche soir, ou qui arriveraient le dimanche matin pour en repartir le lundi matin, seraient pleinement d'accord avec les exigences de l'acte. L'une des sections de l'Ordre des conducteurs de chemins de fer à Des-Moines, parce que je m'étais intéressé moi-même à cette affaire, m'invita à son assemblée. On devait y discuter la question du repos du dimanche. Tous ceux qui étaient présents à l'assemblée donnèrent leur opinion. Puis, le président, le chef de la section, se leva et dit: "Je veux faire connaître mon idée à ce sujet. (Je vous rapporte ses propres paroles.) "J'ai demeuré cinq ans à Keokuk; tous les dimanches durant cinq ans j'ai été dans les cours formant des trains et introduisant des wagons; durant ces cinq années je ne suis pas entré dans une église le dimanche. Ma femme, pensant que si j'étais obligé de travailler, il était de son devoir de demeurer à la maison afin de me préparer un bon dîner, n'est pas entrée dans une église le dimanche durant ces cinq ans. Mes enfants ne vont pas à l'école du dimanche. Et tandis que, étant dans la cour avec ces wagons, je réfléchissais à toutes ces choses. J'en suis venu à la conclusion suivante : Ce qu'ils recherchent tous c'est le tout-puissant dollar, et ils ne s'occupent pas de nous".

Combien j'eusse désiré que tous les ministres et législateurs eussent vu les yeux de cet homme lorsqu'il a dit cela! Comprenons-nous bien que dans ce pays, ces employés de chemins de fer, qui comptent sur cette industrie pour gagner leur pain quotidien, sont au nombre d'un million environ. Et lorsque cette grande armée se prend à réfléchir que la grande république qu'elle sert si fidèlement et au risque si imminent de perdre la vie ou les membres, ne se soucie pas d'elle, qu'il est facile alors pour elle de cesser de s'occuper du public!

Voilà une grave question de haute politique, et cette question devrait être prise en considération par les hommes sages et probes de cette nation.

Ce trafic du dimanche peut être arrêté. Cela peut être fait. La grande difficulté est l'appât de l'or. Le gérant général n'est pas entièrement responsable. Il désire se maintenir dans sa position, voir ses affaires prospérer et présenter des chiffres éloquents dans son rapport annuel. Ce qu'il faut, pour dire toute la vérité est ceci: un peu plus de dépense pour la force motrice. Il existe à peine dans les Etats-Unis un seul chemin de fer qui ne manque pas, dans une certaine mesure, de force motrice. Les employés de chemins de fer travaillent jour et nuit, les dimanches et les jours de semaine. Ils deviennent si fatigués et ont un tel besoin de sommeil que c'est là la cause de ce qui est arrivé quelquefois, un accident ou une catastrophe à la suite de surmenage. Ne savez-vous pas que nous travaillons dans l'intérêt de la sécurité publique quand nous travaillons en faveur du repos du dimanche?

Comme on ferait œuvre plus utile et plus noble, si, au lieu de destituer les employés partout, en en engageait un septième de plus et que tous se reposassent le dimanche.

RÉSOLUTIONS DES CONFRATERNITÉS D'EMPLOYÉS DES TRAINS.

Les résolutions adoptées par l'Association des employés de chemins de fer, auxquelles M. Coffin fait allusion, sont annexées à ce rapport. L'Association des mécaniciens de locomotives a adopté des résolutoins dans le même but.

L'Ordre des télégraphistes de chemins de fer.

Considérant que les devoirs des télégraphistes et des expéditurs de chemisu de fer sont tels—étant sujet à une lourde responsabilité à l'égard du public voyageur et des compagnies de transport—qu'il est absolument nécessaire que les hommes occupés à ce genre de travail ne possèdent pas seulement un talent tout spécial, mais qu'ils soient en mesure, en tout temps lorsqu'ils sont de service, de faire le meilleur usage possible de leurs aptitudes; et

Considérant qu'il est maintenant admis par tout homme raisonnable qu'un jour de repos par semaine est un besoin de notre nature, afin de nous permettre de nous acquitter des devoirs responsables qui nous incombent; en conséquence, qu'il soit

Résolu, par cette convention de télégraphistes, assemblés à Toronto (Ontario), et représentant vingt-cinq mille hommes, employés quotidiennement par les chemins de fer des Etats-Unis, du Canada et du Mexique, que nous prions très respectueusement les grands exportateurs et le public voyageur, que nous consentons à servir au meilleur de nos connaissances six jours et six nuits par semaine, de ne pas insister pour avoir le trafic du dimanche sur nos chemins de fer.

Nous comptons qu'un jour de repos a été prévu pour les télégraphistes et les expéditeurs ausi bien que pour les voyageurs et les exportateurs, et nous sentons que nous avons les mêmes droits d'être libres et chez nous au milieu de nos familles que les autres citoyens; en conséquence, qu'il soit

Résolu, que nous secondons de tout cœur les efforts de tout honnête homme qui travaille à réduire les heures de travail.

J. WEATHERBEE,
Grand secrétaire et trésorier.

Fraternité des employés des trains.

Considérant que c'est la croyance générale qu'un jour de repos sur sept n'est pas seulement un besoin impérieux de la nature physique de tous les hommes qui travaillent, mais que ce jour tend à un haut développement du côté social, moral et spirituel de notre être; en conséquence

Qu'il soit résolu, par la Fraternité des employés des trains réunis en convention à Boston (Massachusetts), octobre 1893, et représentant trente et un mille membres de cet ordre, que nous enregistrons sous cette forme officielle notre ardente protestation contre l'accroissement des exigences du public à l'égard des trains du dimanche.

Résolu, en deuxième lieu: Que nous sommes pleinement convaincus que le "dimanche a été pour l'homme", pour l'employé aussi bien que pour le patron ; pour les employés des trains aussi bien que pour le voyageur et l'exportateur; que les heures du dimanche sont un don béni de Dieu à l'ouvrier, et que lorsqu'on empiète sur ces heures par convoitise de l'or, nous manquerions à notre devoir d'hommes libres si nous ne protestions pas avec vigueur et ne défendions pas nos droits à tout hasard.

Résolu, en premier lieu: Qu'en notre qualité d'hommes expérimentés en matière de chemins de fer, nous savons par expérience que, pour être en tout temps en possession de la pleine mesure de nos facultés pour pouvoir être à la hauteur des exigences continuelles et subites du travail des chemins de fer, pour assurer la meilleure garantie possible aux vies et à la propriété confiées à nos soins, nous devons jouir du jour de repos périodique que le Créateur a réservé avec tant de sagesse pour nous: et nous avons confiance qu'un public sensé et chrétien et que les corporations qui nous emploient et que nous consentons à servir six jours et six nuits par semaine, nous accorderont ce jour de repos, comme un besoin impérieux et comme notre droit le plus sacré.

ORDRE NATIONAL DES CONDUCTEURS DE CHEMINS DE FER.

Considérant que, nous, en notre qualité d'employés de chemins de fer, consentons à renoncer au plaisir de prendre nos repas à des heures régulières avec nos familles,

consentons à faire du jour la nuit, et de la nuit le jour, pour la commodité du public voyageur et des exportateurs, et pour favoriser les intérêts des compagnies de chemins de fer avec lesquelles nous nous sommes identifiés; mais, croyant qu'un jour de repos sur sept est une des exigences de notre être, et que lorsqu'il est convenablement respecté il en résulte le plus grand bien pour tous; et

Considérant, qu'en notre qualité de conducteurs de chemins de fer, il est absolument nécessaire que nous soyons toujours parfaitement dispos lorsque nous sommes de service, en conséquence,

Résolu par cet Ordre National des Conducteurs de Chemins de fer, assemblés en convention biennale, à Toledo (Ohio), et représentant au moins vingt-deux mille conducteurs faisant un travail quotidien, actif et pratique dans le service des chemins de fer, que sous cette forme officielle et explicite nous faisons appel au public en général, que nous nous efforçons de servir le plus fidèlement possible, le priant de cesser de demander à nos gérants que nous soyons forcés d'être tenus éloignés de nos familles le dimanche.

Résolu, que nous croyons que le dimanche a été fait pour l'homme—pour l'employé aussi bien que pour le patron, pour l'employé des trains de chemins de fer aussi bien que pour le voyageur ou l'exportateur; et que nous secondons cordialement tout effort honnête dans le but d'obtenir pour le travail ce jour de repos sur sept, l'un des principaux dons que le Ciel ait fait à l'homme; et que lorsque ce jour aura été obtenu comme étant le droit de chacun pour être observé selon que l'exige ses intérêts les plus chers et devienne une barrière infranchissable opposée aux empiètements du capital sur les droits du travail.

LES GÉRANTS DE CHEMINS DE FER SONT EN FAVEUR DU REPOS DU DIMANCHE.

Le Delaware, Lackawanna et Western.—W. F. Halstead, gérant général, dit au congrès du repos du dimanche de Chicago: " Cette compagnie a toujours eu et a encore aujourd'hui, pour principe de faire le moins d'ouvrage et de faire circuler le moins de trains possible le dimanche. Nos affaires consistent en partie à transporter le charbon, et nous ne faisons circuler le dimanche aucun train que l'on puisse appeler des trains de voyageurs. Les trains de marchandises corruptibles telles que le lait et les animaux seuls circulent le dimanche.

Le chemin de fer New-York, New-Haven and Hartford.—C. H. Platt, gérant général, dit au congrès du repos du dimanche de Chicago: " Il n'a jamais été dans nos habitudes de faire circuler un grand nombre de trains le dimanche, mais depuis 1887, nous nous sommes soumis aux statuts suivants du Connecticut:—

" Article 3523. Nulle compagnie de chemin de fer ne mettra en mouvement aucun train sur une voie ferrée exploitée dans les limites de l'Etat, entre le lever et le coucher du soleil le dimanche, excepté dans les cas de nécessité ou d'humanité; à condition que, avant dix heures et demie de la matinée et après trois heures de l'après-midi, elle mette en mouvement des trains transportant les courriers des Etats-Unis, et tous autres trains ou classes de trains qui seront autorisés par les commissaires des chemins de fer de l'Etat, sur demande à eux faite pour cause de nécessité publique, ou pour la conservation des marchandises.

" Nous croyons que des employés qui travaillent six jours par semaine peuvent manœuvrer autant de trafic, et même plus, que lorsqu'on les force à travailler sept jours par semaine."

Le chemin de fer Louisville, New Albany and Chicago.—Bennet H. Young, président, écrit au congrès de Chicago:—

" Il n'y a rien dans les affaires de chemins de fer qui soit de nature à les placer hors de l'atteinte de la loi ou au-dessus de ces considérations. Ils ne forment une classe ni distincte ni séparée, mais encourent les mêmes risques et les mêmes obligations que les autres corporations et citoyens....

ANNEXE No 1

"Il y a des hommes qui, à ma connaissance, sont forcés de travailler chaque dimanche, et cela en désaccord direct avec leurs scrupules religieux. On peut affirmer en toute sûreté que la moitié de ces employés sont chrétiens; et ce mal, par conséquent, n'en est que plus lamentable. Lorsqu'on pense que ces hommes, par crainte de perdre leur position, sont forcés de faire ce travail (dont une grande partie est absolument inutile et le résultat de l'indifférence ou de la cupidité des gérants et des actionnaires) cela devient un tort monstrueux contre les droits de la religion et de la famille de ces employés. Et cette violation de leurs devoirs de chrétiens et de citoyens leur enseigne à violer toutes les autres lois de l'Etat et les prépare, non seulement à se montrer indifférents aux intérêts de la corporation elle-même, mais à manifester du mépris pour tous les préceptes sages et les défenses qui leur sont faites. C'est là probablement ce qu'il y a de pire dans les habitudes qui leur sont imposées. Nul homme dans ces circonstances, ne sera fidèle à un patron qui, dans l'unique but de faire un profit lui demande de sacrifier les scrupules de sa conscience, et le force, en le menaçant de lui faire perdre sa position, de se soumettre à ses ordres."

Le chemin de fer Chicago and North-western.—J. M. Whitman, alors gérant général, dit au congrès de Chicago:—

"C'est la politique des autorités de cette compagnie, et cette politique est en vigueur depuis quelque temps, de ne faire le dimanche que le travail nécessaire Nous avons adopté cette ligne de conduite en pensant que cela est conforme à l'intérêt de nos employés. Nous sommes d'avis qu'une suspension de travail un jour sur sept donne aux employés l'occasion de se reposer, et que ce repos leur permet de mieux s'acquitter de leur devoir les autres six jours de la semaine."

Le 8 évrier 1903, les instructions suivantes, entre autres, ont été données à tous les surintendants:—

"Le dimanche, 8 février 1903, et chaque dimanche subséquent jusqu'à ce que vous ayez reçu un autre avis, vous voudrez bien limiter le mouvement des trains de marchandises sur votre division au chargement et transport des animaux, de la viande et des marchandises périssables.

"Il faut s'efforcer de faire en sorte que les employés de wagons et de locomotives soient à l'endroit le plus rapproché possible de leurs demeures ce jour-là, et lorsque l'on pourra atteindre ce but en faisant partir une équipe après minuit pour les faire arriver chez eux le dimanche midi, on le fera.

"Vous appliquerez cette même règle à toutes les équipes de remises et d'aiguilleurs de locomotives et à tous les employés des remises et de bureaux de 7 heures du matin à 7 heures du soir, et vous ne garderez à l'ouvrage que les équipes de remises absolument nécessaires pour voir au service mentionné plus haut.

"Vous voudrez bien prévenir le surintendant général, chaque lundi matin, que cette règle a été appliquée sans exception le dimanche qui précédait immédiatement ce jour.

"Veuillez accuser réception et déclarer que vous avez compris cet avis."

La lettre suivante à la *Lord's Day Alliance* du gérant général actuel en date du 23 mars 1906, avec une copie des instructions qui précèdent, parle par elle-même:—

"CHICAGO, 23 mars 1906.

"CHER MONSIEUR,—Votre communication du 9 courant, adressée au gérant de trafic de cette compagnie au sujet des excursions du dimanche, m'a été remise.

"Veuillez trouver ci-annexée une copie des instructions qui ont été données en 1903 aux employés de cette compagnie au sujet du transport des marchandises le dimanche. Ces instructions sont observées avec sévérité, et les autorités de cette compagnie s'efforcent par tous les moyens possibles de diminuer le montant des affaires faites le dimanche.

"Au sujet des excursions du dimanche: Cette coutume a été complètement abolie depuis trois ou quatre ans, et nous n'acceptons plus ce genre d'affaires.

"Votre tout dévoué,

"R. H. AISHTON,

Gérant général."

Le chemin de fer "Chicago, Milwaukee & St. Paul".—Le *Defender,* de Boston, dans une récente édition, dit:—

"Il y a un an, le président Earling, du *Chicago, Milwaukee and St. Paul RR.,* a dit: 'Je suis fatigué des excursions du dimanche à Milwaukee et Chicago, parce que nous portons des voyageurs presque tous sobres et nous ramenons des trains d'hommes ivres'. Quelques semaines après avoir visité une ville où cette compagnie devait descendre des centaines d'excursionnistes du dimanche, et après avoir étudié l'effet démoralisateur que ces exucrsions avaient sur les excursionnistes et sur les citoyens de la ville, il fit, à son retour, un tel rapport au bureau de direction, qu'il en obtint l'ordre suivant: 'N'acceptez plus d'excursions du dimanche'. Nous avions fréquemment attiré leur attention sur cet effet démoralisateur. Environ 4,500 milles de chemin de fer du Wisconsin, et 25,000 milles de ceux du nord-ouest sont délivrés de cette plaie".

La *Lord's Day Alliance* a reçu, en date du 22 mars 1906, la lettre suivante de M. D. L. Bush, surintendant général :—

"CHICAGO, 22 mars 1906.

"Au secrétaire de la *Lord's Day Alliance,* Toronto, Canada:

"CHER MONSIEUR,—J'ai devant moi votre lettre du 9 courant adressée au président A. J. Earling, et demandant des copies des ordres qui ont été donnés au sujet des excursions du dimanche et du transport des marchandises sur notre ligne ce jour, et le mouvement des trains de marchandises sur notre ligne est restreint aux nécessités du transport des animaux et des marchandises périssables. Nous rendons aussi à destination les trains partis du samedi.

"Votre tout dévoué,

"D. L. BUSH,

"*Surintendant général*".

Le chemin de fer "Chicago and Alton".—*L'Interior,* de Chicago, en date de l'automne dernier, dit:—

'Nous avons constaté avec intérêt que les autorités des chemins de fer de l'ouest font progresser très rapidement le projet d'abolir le travail du dimanche. Le nouvel horaire d'hiver de l'Alton, annonce-t-on, a rayé presque tous les trains locaux de voyageurs le dimanche, et réduit très considérablement le nombre des trains de marchandises à mettre en mouvement ce jour-là. Comme résultat, plusieurs milliers d'employés jouissent du nouvel avantage d'un dimanche de repos".

Les chemins de fer écossais.—Le *Daily Record* et le *Daily Mail* publient l'entrefilet suivant:—

"Sir David Stewart, président de la *Great North of Scotland Railway Company,* a fait un rapport intéressant sur la question des trains du dimanche, à une assemblée sociale des employés de la compagnie à Aberdeen, hier soir. Il dit qu'on a prétendu en plusieurs cercles que maintenant que le dernier président, le Dr Ferguson, de Kinmundy, est décédé, les trains du dimanche seront mis en mouvement sur la ligne du Grand-Nord. Si le gouvernement juge à propos de faire mettre en mouvement un train d'aller et retour transportant le courrier le dimanche, et donne à la compagnie une bonne rémunération, cela pourrait se faire, mais quant à lui, il est tout à fait opposé à la circulation des trains, dans quelque direction que ce soit le dimanche,

même au risque de perdre un dividende de 10 pour 100. Il est heureux de leur dire que M. Millar, du *Caledonian Railway,* et M. Jackson, du *North British,* qui ont été consultés, se sont déclarés contre les trains du dimanche, comme étant une cause de démoralisation pour les employés des compagnies de chemins de fer ".

Aucun train local de voyageurs—pas même dans la banlieue—et aucun train de marchandises de la grande ville de Glasgow le dimanche.—J. G. Shearer.

CHEMINS DE FER EUROPÉENS.

Monsieur Deluz, de Genève, Suisse, secrétaire général de la Fédération internationale des associations du repos du dimanche en Europe, écrit ce qui suit dans le *Repos du Dimanche au Vingtième Siècle,* qui vient d'être publié:—

Finlande.—" Le service des chemins de fer en Finlande a été modifié dernièrement, de telle façon qu'aucun train de marchandises ne circule le dimanche ".

Hollande.—"En Hollande, le nombre des trains de marchandises en mouvement le dimanche a été réduit de 99 pour 100 ".

Belgique.—" En Belgique, le nombre des trains de marchandises le dimanche a été réduit de 2,227. La statistique des accidents causés par la faute des employés sur les chemins de fer de Belgique démontre que ces acidents ont diminué de 54 pour 100 depuis que les employés des trains de marchandises jouissent de leur repos régulier du dimanche ".

Suède.—" En Suède, le nombre des trains de marchandises le dimanche a été graduellement réduit, et maintenant il ne représente qu'un sixième de ce qu'il était autrefois ".

Suisse.—Une loi de 1902, outre qu'elle garantit aux employés les cinquante-deux jours de repos, comprenant dix-sept dimanches, que la loi de 1890 leur avait garantis, a augmenté le nombre de jours de repos à soixante après dix ans de service. On a dû lutter pour conserver aux employés des chemins de fer suisses les dix-sept dimanches garantis par la loi sur les cinquante-deux jours de repos annuels.

" On a groupé, à la demande du comité de Genève, quelques statistiques des chemins de fer de Belgique, de Bavière et de Suisse, statistiques qui montrent que l'abolition des trains de marchandises le dimanche n'a pas diminué les recettes des lignes affectées et n'a pas empêché le progrès rapide des affaires et des bénéfices.

La loi de 1890 statue que: Chaque employé de chemin de fer, steamer, tramway et autres compagnies de transport, et les employés des postes auront au cours de l'année, cinquante-deux jours de repos dont dix-sept devront être des dimanches. Il ne devra pas y avoir de réduction de salaire pour les jours de repos. Le travail de la journée ne peut être prolongé uniquement par la volonté du patron, et en aucun cas ne doit excéder douze heures ; une heure au moins de repos doit partager le travail ". L'amende varie de 500 à 1,000 francs.

PROTESTATION DES EMPLOYÉS DE CHEMIN DE FER CONTRE LE TRAVAIL DU DIMANCHE.

Requête pathétique de 450 héros de chemins de fer en faveur de leur dimanche.

Que disent les employés de chemin de fer de leur travail le dimanche ?

Il y a quelques années environ quatre cent cinquante de ses mécaniciens de locomotives ont adressé une requête à M. William H. Vanderbilt en faveur de l'abolition du travail du dimanche. Après avoir démontré comme quoi la circulation des trains le dimanche est devenue pour eux une lourde corvée, ils ajoutent: Nous avons subi ce grief avec patience, espérant chaque année que notre situation s'améliorerait. Nous consentons à nous soumettre à toute privation raisonnable, morale ou physique, à aider les fonctionnaires de votre compagnie, à vous assurer un triomphe décisif ; mais après un service long et pénible, nous ne voyons aucun indice de soulagement. Nous sommes forcés de venir vous exposer nos peines et de vous demander

très respectueusement de nous enlever le travail du dimanche en tant que cela est en votre pouvoir. Voici quelles sont nos objections au travail du dimanche : Premièrement—Ce travail continu ruine notre santé et fait de nous des vieillards avant l'âge; de plus, ce travail excessif nous rend incapables de nous acquitter aussi bien de nos devoirs. Deuxièmement—Tous les pays civilisés, de même que toutes les lois divines et humaines, reconnaissent le dimanche comme un jour de repos. Bien qu'on ait pu songer à nous donner au milieu de notre travail certains intervalles de repos, en des jours que le dimanche, nous sentons que nous sommes ainsi privés d'aller à l'église et que nous ne pouvons jouir des privilèges de la famille et de la société accordés aux autres citoyens. Troisièmement—Presque tous les soussignés ont des enfants qu'ils désirent instruire dans tout ce qui fera d'eux des hommes probes et des femmes vertueuses. Or, il est impossible de ne pas nous apercevoir que le fait, pour nous d'ignorer le dimanche, a sur eux un effet désastreux. Quatrièmement—Parce que nous croyons que les intérêts de la compagnie que nous servons, aussi bien que les nôtres, en seront par là d'autant mieux accrus ; parce que nous croyons que les mécaniciens de locomotives devraient occuper une position sociale et religieuse aussi élevée que les hommes exerçant d'autres fonctions. Nous savons que la question suivante sera prise en considération. Comment pourrait-on abolir ce travail du dimanche lorsque le trafic augmente dans des proportions aussi considérables? Nous avons étudié cette question depuis vingt ans. Nous l'avons prise à son enfance et l'avons vue grandir jusqu'à ce qu'elle ait atteint les proportions gigantesques de ce jour, du temps où un seul train circulait le dimanche jusqu'aujourd'hui, où l'on met en mouvement trente trains de chaque côté. Et nous n'hésitons pas à dire que nous pouvons faire autant d'ouvrage en six jours, en nous réservant le septième jour pour notre repos, que nous en faisons maintenant. Tous ceux qui observent de près la circulation des trains de marchandises admettent comme un fait que le lundi le transport des marchandises est comparativement peu considérable ; le mardi, il augmente un peu, et ainsi de suite jusqu'au samedi ; de tous les jours de la semaine, le dimanche est celui où nous sommes le plus occupés. On pourrait objecter, peut-être, que si vos trains sont arrêtés, les endroits des autres voies où l'on reçoit les marchandises pourront être bloqués. En réponse à cela, nous vous ferons remarquer très respectueusement que lorsque les lignes-mères cesseront d'être exploitées, les lignes tributaires ne seront que trop heureuses de suivre ce bon exemple. On pourrait aussi se demander si le trafic est interrompu pendant vingt-quatre heures la compagnie ne perdra-t-elle pas un septième de ses profits ? En réponse, nous nous basons sur notre expérience, notre santé et notre vigueur pour déclarer qu'à la fin de l'année nos patrons ne perdront pas un centin, mais qu'au contraire ils y gagneront pécuniairement. Voici quelles sont nos raisons: Aujourd'hui, les devoirs de vos mécanicines de locomotives sont incessants; et le jour et la nuit, le dimanche comme les autres jours, que le temps soit beau ou mauvais, il nous faut travailler sans cesse même en dépit de l'affreuse inclémence d'un hiver très rude. L'excessive tension de nos facultés mentales et physiques, jamais en repos, tend à nuire aux qualités si nécessaires au bon mécanicien. L'esprit fatigué, le corps épuisé et rompu, le mécanicien ne peut donner à ses devoirs la plénitude d'attention voulue pour favoriser les intérêts de ses patrons. Nous irons jusqu'à dire qu'il n'y a sur tout ce vaste continent, dans aucun genre d'affaires ou de trafic, aucune classe d'hommes dans la position des employés de chemins de fer. Ils sont exclus des associations chères à tous ; privés de rendre leurs hommages au créateur, tribut que l'homme doit à son Dieu ; ils sont témoins de plaisirs accordés aux autres, seule oasis dans le désert de cette vie, sans espoir de n'en jamais jouir eux-mêmes. Nous vous prions de nous aider. Donnez-nous le dimanche pour nous reposer après une semaine de laborieux travaux, et nous vous assurons qu'avec une constitution renforcie et un cerveau rafraîchi par des heures de repos, nous pourrons retourner au travail avec plus d'énergie, plus de force mentale et physique, nous pourrons faire et nous ferons une plus grande somme d'ouvrage et nous le ferons mieux, si possible, en six jours que nous le faisons maintenant en sept. Nous pourrons vous donner dix jours

dans six si vous l'exigez, à condition que nous ayons l'espoir de jouir d'une certaine période de repos. En résumé nous avons espoir et confiance, qu'en union avec les autres messieurs placés à la tête des lignes de chemins de fer menant aux ports de mer, vous pourrez faire quelque chose pour l'amélioration de notre sort."—Le dimanche pour l'Homme.—*Crafts*.

Les employés de chemins de fer sur le travail du dimanche.

L'évêque de Durham, parlant un jour à une assemblée d'employés de chemins de fer remarqua en passant qu'il n'était jamais monté à bord d'un wagon le dimanche. Il dit: "Je n'oublierai jamais leur plaisir dont ils témoignèrent hautement".

Presque tous les jours le bureau de la *Lord's Day Alliance* reçoit des lettres d'associations de chemins de fer ou d'employés écrivant individuellement, pour la féliciter de tout cœur des efforts qui sont faits dans le but de leur obtenir le repos et les autres privilèges du Jour du Seigneur, lui donner des renseignements propres à ranimer son esprit et à l'encourager à persévérer dans ses efforts inlassables. Les extraits suivants reçus dernièrement par le secrétaire général en sont un exemple qui parle par lui-même. L'auteur de cette lettre, dont le nom et l'identité ne sont pas donnés, est un employé de confiance et d'expérience de l'une des grandes compagnies de chemins de fer du Canada. Il dit :

"Cher monsieur.—J'aimerais à vous donner un petit renseignement sur un sujet, qui je crois, vous montrera les difficultés auxquelles nous sommes en butte, et l'injustice criante à laquelle il faut nous soumettre, si nous voulons garder nos positions et en même temps nous conduire comme des citoyens qui observent le dimanche.

"La compagnie est décidément responsable d'une grande somme de travail, le dimanche, absolument inutile. Ceci est tout simplement le résultat du désir absorbant du gérant général et de ses surbordonnés de réduire les dépenses et d'établir ainsi un record de nature à les recommander eux-mêmes aux directeurs et aux actionnaires.

"Je vais vous citer un exemple de ce que je veux dire. Je travaille dans le bureau des marchandises de............ à la gare.......... Nos heures de bureau sont de 8.30 heures de la matinée à 6 heures du soir. Nous avons une heure pour dîner. Dernièrement, on a nommé un nouvel agent. L'un de ses premiers actes a été de demander à tous les commis de venir travailler le dimanche afin de mettre en ordre certaines choses qui étaient arriérées. Après qu'il nous eût parlé, je lui dis que j'étais absolument opposé au travail du dimanche, mais que si c'était un cas exceptionnel, je me rendrais à sa demande, à condition que la chose ne se répéterait pas. A ma grande surprise et à mon grand dégoût, le samedi suivant, l'agent demanda la même chose que le samedi précédent; je refusai poliment d'obéir. Maintenant toute l'affaire se résume à ceci: ce nouvel agent veut établir un record pour lui-même aux dépens de ses commis.

"Malheureusement, dans tous les bureaux de chemins de fer il y a des employés dont le seul but est de se ménager les bonnes grâces du gérant ou de l'agent. De sorte que, si on leur demande de travailler le dimanche, ils le font sans hésiter. Ceci ne rend que plus malheureuse la position de ceux à qui il reste un peu de conscience et de respect de soi-même."—*Lord's Day Alliance.*

Les chemins de fer et le repos du dimanche.

Nous avons constaté avec intérêt que les autorités des chemins de fer de l'ouest font progresser très rapidement le projet d'abolir le travail du dimanche. Le nouvel horaire d'hiver de l'Alton, annonce-t-on, a rayé presque tous les trains locaux de voyageurs, le dimanche, et réduit très considérablement nombre des trains de marchandises à mettre en mouvement ce jour-là. Comme résultat, plusieurs milliers d'employés jouissent de ce nouvel avantage d'un dimanche de repos. Il est à remarquer que les corporations de chemins de fer si furieusement attaquées aujourd'hui pour leur indifférence en matière de considérations morales lorsqu'elles traitent avec le public.

semblent plus intéressées que les promoteurs d'aucun autre genre d'affaires, à encourager la morale au sein de leurs employés. La plus forte influence commerciale aujourd'hui en faveur de l'abstinence totale se centralise dans les bureaux des gérants de chemins de fer. Il semble, de plus, qu'une aide aussi vigoureuse en faveur de l'observance du dimanche partira de la même source. Il est assez vrai qu'au fond de cette tendance vers le bien, il se trouve un intérêt mercantile. Mais celui qui est assez habile pour voir l'avantage de bonnes mœurs existant parmi les employés doit y voir un égal avantage pour la compagnie. Ce n'est déprécier ni l'honnêteté ni la sobriété que de dire qu'elles constituent au même titre la meilleure politique à suivre."—*L'Interior.*

STAR OF THE EAST LODGE, n° 118, B. OF L.F.,
RICHMOND, QUÉBEC, 16 avril 1906.

Révérend J. G. SHEARER, B.A.,
Secrétaire général de la *Lord's Day Alliance.*

CHER MONSIEUR,—Votre lettre de date récente a été reçue à temps, et déposée devant les membres de notre loge à nos deux dernières assemblées, le 1er et le 15 avril. A cette dernière date, on a voté unanimement que " nous, en notre qualité de membres de la loge n° 118, B.L.F favorisons fortement par la présente l'adoption du bill du dimanche, tel que présenté par M. Fitzpatrick devant le parlement d'Ottawa, et nous nous engageons à faire tout en notre pouvoir pour appuyer ce bill, et aussi à demander à notre député d'employer toute son influence à ce sujet.

Votre tout dévoué,
R. T. MACLEAY,
Secrétaire de la loge n° 118, B. of L.F.

Boite 15 du bureau de poste, Richmond, (Québec).

FRATERNITÉ DES MÉCANICIEN SDE LOCOMOTIVES, CORONATION DIVISION, NO. 67.
SAULT-SAINTE-MARIE, ONTARIO, 9 avril 1906.

M. J. G. SHEARER,
Secrétaire général de la *Lord's Day Alliance,*
Toronto.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 24 mars, et j'en prends soigneusement note. Cette question a été soumise à notre division à notre assemblée régulière du 8 courant et discutée au long. Il me fait plaisir de vous annoncer que les membres de cette division ont approuvé ce bill à l'unanimité. J'ai reçu instruction de transmettre cette résolution à votre honorable association. Je fais des vœux pour que le jour ne soit pas éloigné où ce trafic cessera, où le dimanche sera observé et où les employés de chemins de fer du Canada auront une journée sur sept pour le repos et prier le Tout-Puissant.

Vous souhaitant tout le succès et la prospérité possibles dans votre grande et noble entreprise.

Je demeure.
Votre tout respectueux,
A. C. WAGNER,
F. A. E. Div., B. of L. E.

Sault-Sainte-Marie-Ouest, Boîte 27.

ANNEXE No 1

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, MISSING LINK LODGE, No. 527.
CARLETON PLACE, 2 avril 1906.

Rév. J. G. SHEARER,
Secrétaire général de la *Lord's Day Alliance.*

RÉVÉREND ET CHER MONSIEUR.—Nous, membres de la Missing Link n° 527 de la Fraternité des employés des trains, actuellement en sesion, après avoir pris en considération le bill présenté à la Chambre des Communes du Canada et connu sous le nom de Bill du Dimanche, croyons que ce bill serait non seulement d'une grande utilité à la corporation des chemins de fer elle-même, mais d'un avantage tout spécial à l'association à laquelle nous appartenons. Par la présente, nous appuyons à l'unanimité et de tout cœur le bill dans son entier, et nous espérons qu'il deviendra loi sans mutilation.

Votre tout dévoué,

D. H. GEMMELL,
Secrétaire.

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, CORONATION LODGE No 293.
HAVELOCK, 5 avril 1906.

M. J. G. SHEARER,
Secrétaire général de la *Lord's Dad Alliance,* Toronto.

CHER MONSIEUR,—Permettez-moi d'accuser réception de votre lettre touchant le bill du dimanche, avec une copie de ce bill, je vous en remercie.

Les questions suivantes relativement à ce bill ont été soumises à notre loge en session à cette date. Les réponses qui suivent chaque question ont été adoptées par un vote de la loge. Remerciant la *Lord's Day Alliance* de la grande lutte qu'elle fait pour le succès de cette question vitale.

Je demeure, votre respectueux serviteur,

JOHN S. McWHORTER,
Secrétaire, Smith's-Falls, Ontario.

Mémoires des questions soumises aux membres de la Fraternité des employés des trains, loge 293, le 5 avril 1906, relativement au bill du dimanche :—

1. Croyez-vous qu'il serait dans l'intérêt des employés de chemins de fer du Canada d'arrêter tous les trains de marchandises le dimanche, tel que recommandé par le paragraphe (*g*) de l'article 4?—Oui.

2. Croyez-vous qu'en mettant en mouvement en six jours le même nombre de trains que l'on met aujourd'hui en sept, le risque des pertes de vies ou de la propriété serait augmenté?—Non.

3. Croyez-vous que si ce projet de loi était adopté, un plus grand nombre d'employés demeureraient chez eux le dimanche?—Oui.

4. Croyez-vous que si cette loi était mise en vigueur, votre salaire s'en ressentirait?—Non.

5. Etes-vous en faveur de la mise en vigueur de l'article 6?—Oui.

6. Cette loge croit fermement à l'unanimité que l'adoption du bill du dimanche améliorerait de beaucoup le sort de l'ouvrier.

J. S. McWHORTER, *secrétaire.*

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, J. M. EGAN LODGE, No. 223.
WINNIPEG, MAN., 20 avril 1906.

Révérend J. G. SHEARER,
Secrétaire général de la *Lord's Day Alliance*.

CHER MONSIEUR,—A une assemblée régulière de la loge ci-dessus mentionnée, tenue le 17 avril, et représentant plus de deux cents employés au service des trains et des remises du Pacifique Canadien, à Winnipeg, Manitoba, la résolution suivante a été adoptée:—

Résolu, d'après l'avis des membres de cette loge, que le bill du dimanche, tel que proposé, nous aiderait à obtenir notre repos du dimanche que nous désirons depuis si longtemps.

M. N. NOBLE,
Secrétaire, 223.

Le PRÉSIDENT.—Le comité aimerait à entendre M. Shearer.

M. T. CHASE CASGRAIN, C.R.—Si le comité veut bien me le permettre, je désirerais faire une courte déclaration de la part de M. E. C. Whitney, de la *St. Anthony Lumber Company*. M. Whitney a une grande scierie située à une centaine de milles d'Ottawa, et où il emploie quatre cents hommes. Ils travaillent nuit et jour en deux équipes, l'une de six heures du matin à six heures du soir, et l'autre de six heures du soir à six heures du matin. Maintenant, il m'a demandé de déclarer au comité que ses hommes le samedi soir travaillent de six heures du soir jusqu'à cinq heures le dimanche matin. Cette équipe fait ses six jours en travaillant jusqu'à cinq heures le dimanche matin. S'ils ne travaillaient que jusqu'à minuit le samedi, il ne pourrait pas retenir ses hommes là. Les employés ne retournent à l'ouvrage que le lundi matin à six heures, de sorte qu'ils ont au delà de vingt-quatre heures de repos. Aussi, il ne violent pas réellement ce que nous appelons le Jour du Seigneur, parce qu'ils s'acquittent de leurs devoirs religieux après cette heure-là.

M. MACDONALD.—Le secrétaire de la *Brewers and Malters Association* est ici.

M. FITZPATRICK.—M. Shearer est ici, et je crois que nous devrions l'entendre de préférence.

Le révérend J. G. SHEARER, secrétaire général de la *Lord's Day Alliance*, est appelé.

M. R. U. MCPHERSON, de Toronto.—Je suis ici dans l'intérêt de la *Lord's Day Alliance*. Je pourrais pour épargner du temps au comité faire quelques questions à M. Shearer.

Q. Quelles sont vos titres pour parler au sujet du repos du dimanche? Voulez-vous nous le dire brièvement?—R. J'ai étudié durant six ans la question du repos du dimanche. J'ai voyagé à ce sujet dans tout le Canada, l'ayant parcouru six fois en entier, de même qu'une bonne partie des Etats-Unis et des îles Britanniques. Cette question, je l'ai étudiée non pas au point de vue de la théologie ni de la théorie, mais à un point de vue pratique, chaque industrie ayant reçu de ma part une attention toute spéciale. J'ai eu avec ceux qui sont engagés dans les affaires des entrevues sérieuses, les diverses conditions industrielles ont été soigneusement notées et j'ai pris en considération les diffcultés qui se présentaient. Après avoir observé ainsi tous les faits j'ai cherché le remède à appliquer.

Q. De sorte que tout ce que vous pourrez nous dire aujourd'hui touchant une industrie quelconque en particulier, vous vous en êtes assuré vous-même, par une enquête personnelle?—R. Oui.

Q. Quelle association représentez-vous, M. Shearer?—R. La *Lord's Day Alliance du Canada* est composée de six cents sociétés locales dans autant de cités, villes, villages et municipalités rurales du Canada. Elles sont réparties dans toutes les provin-

ces du Dominion et toutes fédérées en une seule. Dans cette organisation sont groupés les différentes églises ou les disciples des diverses églises chrétiennes. Nos amis de l'Eglise catholique romaine refusent ordinairement de faire partie d'aucune organisation en dehors de leur église. Mais, les archevêques de l'Eglise catholique romaine se sont entendus et ont coopéré avec nous. Après une conférence avec nous, ils ont préparé et signé un rapport officiel indiquant l'attitude de cette église sur la question du repos du dimanche. Je vais remettre au secrétaire une copie de ce rapport. Inutile de prendre le temps de le lire.

Q. Quelle est leur atttitude à l'égard de ce bill?—R. Ils l'approuvent en entier. Ils insistent surtout....

Par M. Fitzpatrick:

Q. Je crois que vous devriez plutôt déposer la déclaration originale qui parle par elle-même?—R. J'en ai des copies en français et en anglais, au cas où les membres du comité désireraient en prendre connaissance.

Par M. McPherson:

Q. En ce qui concerne les manufacturiers M. Shearer, quelles industries en particulier avez-vous étudiées?—R. Je me suis enquis très soigneusement de presque toutes les industries du Canada—les industries du ciment, par exemple.

Q. Vous pourriez nous dire, peut-être, vu qu'on a proposé certains amendements à la conférence des députés et des sénateurs, quelle est votre attitude à l'égard de ces amendements?—R. Je puis dire que notre association, tout en approuvant très fortement plusieurs de ces amendements, est d'avis que quelques-uns d'entre eux sont peut-être un peu larges. Mais nous ne désirons offrir aucune objection à l'adoption des amendements proposés à cette conférence. Il y en a un ou deux, cependant, sur lesquels je désirerais, monsieur le président, attirer l'attention toute spéciale du comité. J'ai des copies de ces amendements au cas où certains députés voudraient les avoir devant eux.

Le Président.—Je crois que nous les avons.

Le Témoin.—De la conférence des députés et des sénateurs?

Le Président.—Oh, non.

Le Témoin.—En particulier dans l'article 2, après la ligne 24, au sujet du dit article, la conférence recommande d'ajouter les mots "ou dans le but de réaliser un profit". Nous croyons que cet amendement devrait être adopté parce qu'aujourd'hui, comme cela a été prouvé par les anciennes lois provinciales du dimanche, qui sont identiquement rédigés, il serait possible à un homme de travailler le dimanche, ou de vaquer ce jour-là à d'autres occupations que celle à laquelle il consacre son temps les autres jours de la semaine. Nous en avons eu un exemple à Chatham où une compagnie d'assurance n'a pas hésité à entreprendre, le dimanche, le commerce de journaux—c'est-à-dire, la distribution et la vente des journaux. C'est tout ce qu'il y a à dire à ce sujet.

Au sujet de l'article 4 (*i*) et 4 (*b*) et (*c*) la conférence recommande que le sens de (*c*) soit élargi pour en faire "travailler au soulagement de la maladie et de la souffrance". Maintenant puisque (*c*) est ainsi élargi, nous pensons que (*b*) pourrait être retranché, et que tout ce qui est nécessaire en vertu de (*b*), la vente des drogues et des remèdes, soit inclus dans (*c*), "travailler au soulagement de la maladie et de la souffrance. Enfin, dans l'article 4 (*i*) il est recommandé que lorsqu'on louera des chevaux et des voitures il soit prévu que ce louage soit limité à "l'usage personnel du loueur et de sa famille". Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de dire autre chose touchant ces amendements.

Par M. McPherson:

Q. Rendez-vous maintenant votre témoignage en qualité d'expert en ciment? Nous avons entendu le témoignage disant qu'il est nécessaire de poursuivre le travail

du ciment le dimanche. Qu'en dites-vous?—R. L'industrie du ciment est composée d'une série de procédés—pas un seul, mais plusieurs procédés.

Par le Président:

Q. Rendez-vous maintenant votre témoignage en qualité d'expert en ciment? Parce que, dans l'affirmative, il nous faudra probablement entendre le témoignage d'un expert en opposition au vôtre?—R. Ce que je désire dire est plutôt opposé au témoignage de l'expert entendu l'autre jour. On a exprimé de vous laisser entendre au sujet de cette industrie, et cela s'applique aux divers autres procédés industriels, des opinions qui, à notre avis, ne sont pas corroborées par les faits, et nous croyons pouvoir démontrer le contraire à la satisfaction du comité. L'amendement tel que demandé par les manufacturiers est à notre avis déraisonnablement large et permettrait bien des choses qui ne sont pas du tout à désirer, comme on le verra lorsque nous aurons soumis au comité tous les faits qui s'y rapportent.

M. McPherson.—On a entendu le témoignage d'un expert au sujet du ciment, et c'est tout simplement en réponse à cela.

Le Président.—Mais je ne crois pas que nous ayons entendu aucun témoignage d'expert. Nous n'avons eu que des déclarations.

Le Témoin.—Alors, je crois que nous devrions avoir l'occasion d'y répondre.

Le Président.—Très bien.

Le Témoin.—Voici ce que je désire faire remarquer: dans l'industrie du ciment, il y a toute une série de procédés, dont un seul, à mon avis, ne peut pas être interrompu le dimanche. Je veux parler du procédé central, à savoir: le fonctionnement des fournaises cylindriques rotatives. Ce sont de grandes fournaises cylindriques longues de soixante à cent pieds, disposées en une position inclinée et tournant continuellement. Les matériaux sont introduits à l'extrémité supérieure et en sortent à l'extrémité inférieure, et la température s'élevant jusqu'à trois mille degrés. Le chauffage de cette fournaise peut exiger un travail continu. Ce que je tiens à faire remarquer est que, quoiqu'il en soit, c'est là la seule opération qui, dans l'industrie du ciment, exige un travail ininterrompu. L'extraction de l'argile du roc ou de la marne, le mélange de ces matériaux, ou leur préparation de quelque autre façon, est absolument inutile, comme cela est démontré par les usines de ciment Grey, Bruce et Sun, à Owen-Sound.

Par M. Pringle:

Q. Auriez-vous objection à ce qu'on fît l'exception suivante: pourvu qu'on puisse faire fonctionner, le dimanche, les parties de l'usine qu'il est absolument nécessaire de faire fonctionner? Alors il appartiendra à quelque autre personne de décider quelles parties de l'usine il faut faire fonctionner continuellement?—R. Oui. Nous avons un amendement s'appliquant aux manufactures à la place de (*f*) du bill, et aussi à la place de l'amendement tel que demandé par les manufacturiers.

Q. Voulez-vous donner le texte de cet amendement?—R. Oui; mais si nous mentionnons ces faits, c'est afin de rendre bien clair qu'on a grandement besoin d'un amendement à la place de celui qui a été demandé par les manufacturiers. Les deux industries dont je viens de parler, la Grey et Bruce et la Sun à Owen-Sound, ne font fonctionner que les fournaises rotatives. Par exemple, la Sun, dont M. W. P. Telford, député aux Communes, est président, emploie de 40 à 50 ouvriers les jours de semaine, et 6 seulement le dimanche. Le gentleman qui a parlé en faveur de la compagnie de ciment de Hull dit que cette compagnie emploie 280 hommes la semaine et 200 le dimanche. La disproportion entre ces deux calculs est très évidente. Les procédés des compagnies sont exactement les mêmes—l'un est sec et l'autre humide, mais ceci n'affecte pas l'essence du procédé.

Par M. McPherson:

Q. Je crois que vous avez aussi visité les *Calcium Carbide Works?*—R. Oui. Les autorités des usines de Merritton réclamaient le droit de travailler le dimanche. Les

employés ont demandé d'être protégés contre ceux qui veulent les forcer ainsi de travailler le dimanche. L'affaire a fait le sujet d'une enquête devant le magistrat de ce district. La preuve a été en faveur des prétentions des employés. On en a appelé de la décision du magistrat; mais les autorités de l'usine ont dû fermer leurs portes, parce qu'elles n'ont pas pu prouver qu'il leur était nécessaire de travailler le dimanche. Nous rappelons ce fait pour citer un cas où des patrons d'usine, après enquête, n'ont pas pu établir le bien fondé de leurs prétentions.

Q. Vous avez appris ce qu'on a dit des producteurs de pétrole?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait une enquête dans l'industrie du pétrole?—R. Oui, et surtout à la demande du procureur général d'Ontario, à qui j'ai fait rapport. A la suite de ce rapport, il a trouvé bon d'autoriser le procureur de la Couronne, à Chatham, à intenter une poursuite dans le but de s'assurer, au moyen d'une enquête judiciaire, s'il y avait nécessité d'exploiter les puits de pétrole le dimanche. Le magistrat n'a pas encore rendu sa décision sur ce point. La question discutée était celle-ci: était-ce nécessaire? était-ce un travail de nécessité? Je désirerais répondre à une déclaration surtout qui a été faite par le gentleman qui a parlé en faveur des producteurs de pétrole. Ce gentleman a prétendu que l'usine connue sous le nom de Carman et Fairbanks, à Bothwell, était exploitée le dimanche, bien que Fairbanks fut en faveur du principe de la fermeture des puits de pétrole le dimanche. Il y a autre chose à dire à ce sujet. Il y a une usine "Fairbanks" et une usine "Carman et Fairbanks". L'usine Fairbanks est l'entière propriété du Dr Fairbanks, de Petrolea. Elle est située à côté de l'usine Carman et Fairbanks, dirigée, non par le Dr Fairbanks, mais par Carman, un Américain, demeurant en Californie. Il a la majorité des parts de cette usine, qu'il fait fonctionner le dimanche, mais sans l'approbation et le consentement de l'associé le moins ancien de la maison. L'usine du Dr Fairbanks est située dans le même champ, et les puits y sont du même genre. •Cette dernière usine ne fonctionne pas le dimanche; le propriétaire ne le veut pas. Le fait que ces usines sont situées cote à cote, qu'elles s'approvisionnent aux mêmes sources, qu'elle emploient les mêmes matériaux, prouve qu'il n'y a pas raison de crier à la "nécessité". De plus, tout en faisant allusion au témoignage assermenté du contremaître, M. Wade, il a omis de parler de celui du contremaître de l'usine Fairbanks. Et cependant, ce témoignage, il l'avait avec lui, sans doute. Vu que nous sommes en présence d'une question qui n'a pas encore été décidée et que l'on se demande si ce genre de travail est nécessaire, nous sommes d'avis que la question devrait être laissée dans la *statu quo*, qu'aucune permission spéciale ne devrait être accordée, mais qu'une enquête judiciaire devrait découvrir si c'est un travail de nécessité ou non.

Q. Voulez-vous expliquer comment les puits de pétrole sont ordinairement exploités? On prétend qu'un très petit nombre d'hommes est requis pour cela?—R. Pour ce travail le même nombre d'hommes est requis le dimanche que les autres jours. Une machine est attachée à un grand nombre de puits, une vingtaine de puits parfois. Ils sont reliés entre eux par une espèce de chaîne composée de bâtons qui fonctionnent tous en même temps. Cette chaîne peut faire fonctionner le puits à une grande distance de la machine à laquelle il est attaché. Si les puits fonctionnent le dimanche, le mécanicien ou le chauffeur, ou l'un et l'autre doivent être sur les lieux ce jour-là aussi bien que les autres jours.

Q. Savez-vous combien de pétrole un puits doit produire pour que l'on fasse des bénéfices?—R. Il y en a un grand nombre qui sont exploités avec profit, en ne produisant qu'un quart de baril par jour; un grand nombre de puits produisent même moins que cela. Le comité voudra bien se rappeler que le gentleman qui a parlé en faveur des producteurs de pétrole a dit que les puits produisaient deux tiers de baril par jour.

Q. Trois quarts de baril?—R. Ou trois quarts de baril. Quelques-uns de ces puits —les puits à l'eau salée—qu'ils veulent exploiter le dimanche, produisent jusqu'à un baril et demi ou un baril et trois quarts par jour. Il y a une autre chose à dire. Des producteurs de pétrole expérimentés disent que, bien qu'il soit vrai qu'on ait besoin de

quelque temps après qu'un puits a été fermé le dimanche avant que l'eau se retire et que le pétrole commence à couler—l'huile refoulée par la pesanteur de l'eau ne pouvant être atteinte avant quelque temps—cependant lorsqu'on parvient à l'atteindre on récolte plus de pétrole en un temps donné, de sorte qu'il n'y a réellement pas de perte à ne pas travailler le dimanche.

Q. Les boulangers prétendent qu'ils doivent travailler le dimanche, qu'avez-vous à dire à ce sujet? Je désirerais vous faire prendre connaissance d'une lettre de M. MacLaughlan, un boulanger d'expérience qui ne cuit pas le dimanche. Cette lettre parle par elle-même. M. MacLaughlan dit que le seul travail nécessaire le dimanche est la préparation du levain. Ce travail est très court. Il le fait à quatre heures dans l'après-midi. La cuisson du pain se fait le lundi matin. De plus, je veux dire——

Par le Président:

Q. Quelle est la population d'Owen-Sound? Treize mille âmes, je crois.

M. W. T. Telford, député.—Onze mille.

Par M. Macdonnell:

Q. M. MacLaughlan n'est pas un boulanger; c'est un confiseur et un manufacturier de biscuits?—R. C'est un boulanger aussi.

Par M. Pringle:

Q. Je désirerais connaître votre avis, en principe, sur ces manufacturiers qui prétendent qu'il leur faut travailler sans interruption?—R. Vous ne voulez pas parler des boulangers?

Q. Non, je parle des industries en général, telles que la fonte des métaux.—R. Nous ne voulons pas nuire à ces industries—franchement, notre amendement s'applique à cette question.

Q. Si elles doivent fonctionner sans interruption?—R. Oui. Mais nous voulons être certains que cela n'ouvrira pas la porte à une grande somme de travail secondaire.

Q. Que voulez-vous dire?—R. Je dois dire, par exemple en ce qui concerne les boulangers, que la plupart des petit boulangers—et j'ai raison de le croire,—sont opposés aux avantages réclamés par quelques-uns. Ce sont les principaux boulangers qui veulent monopoliser le commerce sur une distance de cent milles peut-être du centre où ils font affaires, tels que Toronto et London, où les employés de ces boulangers sont fortement opposés à ce qu'on leur accorde ce qu'ils demandent. La préparation du levain le dimanche, est maintenant permise en vertu de la loi concernant les ateliers d'Ontario—cette demande a été faite par le peuple d'Ontario—et on leur permet de faire tout ce qui est réellement nécessaire. Vous nous demandez de leur laisser leurs privilèges et ne rien insérer dans la loi qui y soit opposé. Vous avez remarqué que le commerce et le travail ont protesté dans le même sens.

Par M. McPherson:

Q. Vous avez étudié, dans une certaine mesure, la question de transport?—R. Oui.

Q. Et vous êtes enquis de la somme de travail nécessaire?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?—R. Je n'ai pas eu l'occasion de donner une très grande attention aux témoignages et déclarations rendus et faits au sujet de la question de transport. Mais je dirai franchement que les difficultés sont nombreuses et graves, je veux parler de la façon de régler le transport de manière à accorder le repos du dimanche à ceux qui y sont employés. Tout homme juste, je crois, sera de mon avis. Personne ne pourra entendre les témoignages de ces hommes sans être impressionné. Ces considérations nous ont nous-mêmes impressionné avant et depuis qu'elles eussent été soumises ici par les représentants des chemins de fer. Nous croyons qu'il y a une foule de difficultés qui sont d'une nature telle qu'il faille les discuter. Conséquemment, nous sommes prêts à approuver certaines modifications

dans le but d'obvier à ces difficultés. Nous croyons, par exemple, que si la question de patrouille de la voie n'est pas prévue par le bill, elle devrait l'être, de même que le maintien de la voie libre de glace, de neige et de tout autre obstacle. Quant au déchargement des marchandises, des trains de voyageurs ou de navires, ce travail, selon nous, devrait être permis. Mais nous ne croyons pas que le chargement des marchandises soit nécessaire, ni devrait être permis même dans le cas de trains de voyageurs ou de navires. J'inclus également les navires de fret; ils n'ont besoin d'être ni chargés ni déchargés.

Je ne saurais passer sous silence la déclaration faite l'autre jour, par M. Meredith, à l'effet, je crois, que le chargement et le déchargement des navires se fait librement ou est permis dans les ports britanniques. J'ai passé une semaine dans la mère patrie pour m'occuper de cette question....

M. Pringle.—En toute justice pour M. Meredith, il faut dire qu'il a corrigé sa déclaration à ce sujet. Du moins, il a demandé au président du comité la permisison de le faire.

M. Shearer.—Dans quel sens l'a-t-il modifiée?

M. Pringle.—Dans ce cas seulement, dit-il, il est permis de charger et décharger le navire quand il y a nécessité absolue, et ce cas d'urgence paraît-il, est laissé au libre arbitre d'un fonctionnaire préposé à cette fin, en Angleterre.

M. Shearer.—C'est là un autre point sur lequel je me suis personnellement renseigné, lors de mon séjour pendant une semaine, à Liverpool, en compagnie d'un M. Joseph Forestier, un citoyen éminent de cette cité qui est parfaitement au courant des affaires du havre. Il m'a déclaré qu'il ne se faisait pas de chargement ni de déchargement dans le port, le dimanche. Il m'a de plus informé, que tout récemment, il s'était fait des démarches importantes aux fins d'obtenir ce privilège, surtout de la par de la compagnie des steamers Pacifique Canadien, ou de ses représentants. Il est clair que l'on veut introduire dans les vieux pays cette coutume qui existe dans quelques-uns seulement de nos ports canadiens. Sur nos grands lacs, il ne se fait pas de chargement ni de déchargement de fret, le dimanche, et je sais que dans certaines localités il y eut intervention de la part de certaines autorités pour empêcher pareil trafic ce jour-là. Nous n'aimons pas à voir figurer dans le présent projet de loi des privilèges aussi étendus que ceux demandés; et si, d'un côté, nous ne sommes pas prêts à vouloir garder inutilement les vaisseaux au port d'arrivée, nous ne désirons pas non plus voir s'introduire une législation telle que demandée par les compagnies transatlantiques. Nous ne sommes pas prêts maintenant à formuler un amendement laissant entrevoir la limite des concessions que nous sommes prêts à concéder aux compagnies de transport. C'est une matière qui demande mûre considération, et nous serons heureux, plus tard, de transmettre à l'honorable ministre de la Justice ou au président du comité, le résultat de notre décision à ce sujet, après avoir donné à cette question toute l'attention qu'elle comporte.

M. Fitzpatrick.—Sachez que cette question n'est pas pour s'éterniser, toute l'année.

M. Shearer.—Les compagnies ont eu tout le temps de préparer leur cause.

M. Fitzpatrick.—Cette remarque peut s'appliquer aux deux parties en cause, plus d'un a eu plus de temps à préparer sa cause que les compagnies elles-mêmes.

M. Shearer.—Cette remarque peut difficilement s'appliquer à nous personnellement, je suppose.

M. McPherson.—Avez-vous pris en considération cette disposition des compagnies de chemins de fer, en ce qu'elles se proposent de diminuer autant que possible le travail du dimanche?

M. Fitzpatrick.—Dois-je comprendre que vous ne désirez pas que nous intervenions dans la question des steamers payant des frais de quaiage?

M. McPherson.—Des steamers à passagers?

M. Fitzpatrick.—Des steamers de fret.

M. McPHERSON.—Nous ne faisons simplement mention que des steamers faisant route pour un port déterminé; il n'est pas du tout question du déchargement dans un port, mais seulement qu'il soit permis au steamer en route de poursuivre son voyage à destination.

M. FITZPATRICK.—Même dans le cas où le steamer remonte le Saint-Laurent, dans l'automne de l'année, où chaque heure du jour est d'une importance vitale, à raison du danger provenant de la formation des glaces?

M. McPHERSON.—Très bien, s'il est formulée une clause à cet effet, et pour ce cas seulement, cela donnera lieu à une autre discussion; mais le véritable danger existe dans le moyen à adopter pour permettre le chargement et le déchargement régulier du navire. Nous aurons à nous occuper de cette autre question plus tard, au sujet d'une loi spéciale, pour la clôture de la navigation, en vue de la sécurité accordée au navire en partance, mais nous ne voulons pas ouvrir la porte trop grande aux privilèges.

M. FITZPATRICK.—Le flux et la glace fermeront la porte très effectivement. Ceux qui sont au courant des choses comprendront cela parfaitement.

M. McPHERSON.—J'ai dit, tant et aussi longtemps qu'il ne leur sera plus permis de faire le chargement et le déchargement, suivant leur bon plaisir.

M. SHEARER.—Ce à quoi nous nous objectons. Maintenant, messieurs, quant à la prétention des chemins de fer, et, qu'à maintes reprises, ils traitent avec emphase, à savoir, qu'ils ont réduit au minimum le travail du dimanche, j'ai un mot à dire là-dessus. Il y a deux ou trois ans, vers 1902-1903, je me suis tout spécialement occupé de la question de transport relativement au travail du dimanche et j'ai eu le soin d'écrire un formulaire sur cette question que j'ai fait imprimer expressément pour l'usage du comité. J'aimerais à produire le document pour faire partie des minutes du comité. Je puis dire à ce sujet, que nous avons eu plusieurs entrevues avec les magnats des grands compagnies de chemins de fer, entr'autre, M. McNicholl de la compagnie du chemin de Pacifique Canadien et M. Hays du Grand-Tronc, et que nous avons soumis à leur considération plusieurs de ces questions. Je suis heureux de déclarer que M. McNicholl du Pacifique Canadien, a mis fin à certains travaux le dimanche, mais, lors de notre entrevue avec ce dernier, il nous a été déclaré, que le minimum des réductions avait été atteint. Plus tard, cependant, sur la représentation qui lui fut faite qu'un train local de fret avait fait tout le trajet depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg, le dimanche, avec un wagon à passagers attaché au train, M. McNicholl admit que ce n'était pas là un cas de nécessité absolue, et en conséquence, la ligne en question fut supprimée. Il me fait peine d'ajouter que des travaux de construction sur le chemin de fer du Grand-Tronc ont été faits, en 1901-1902, et c'était des travaux d'une grande importance, entre Belleville et Toronto, Toronto et Hamilton, Hamilton et Paris et Hamilton et Sainte-Catherine, tel que le transbordement de la terre pour le nivellement, l'emploi de la locomotive pour faire marcher la pelle à vapeur, et l'engagement d'un grand nombre d'hommes pour les travaux, et ceci malgré les nombreux protêts respectueux soumis à M. Hays. Je crois que le fonctionnaire spécial du Grand-Tronc chargé de l'engagement d'un si grand nombre d'ouvriers, et qui considérait l'exécution de ces travaux nécessaires le dimanche, est le même qui a été entendu devant le comité l'autre jour comme témoin en faveur du Grand-Tronc. Nous considérons donc que les messieurs de cette cempagnie sont loin d'avoir atteint le chiffre minimum des travaux dont la nécessité n'est pas absolue, durant les jours fériés du dimanche.

Par M. McPherson:

Q. Vous vous êtes enquis des conditions existantes dans l'opération des chemins de fer étrangers, quant aux travaux, le dimanche, veuillez donc nous donner succinctement le résultat de votre enquête?

R. Eh bien, nos amis ici présents prétendent qu'il leur est pratiquement impossible de cesser tout trafic de chemin de fer sans subir des pertes considérables, sans

s'exposer, à raison de l'encombrement, à un sérieux blocus sur leurs lignes, et diverses autres inconvénients. Je désire donner au comité lecture d'une lettre du 23 mars, 1906, écrite par M. R. H. Aishton, gérant général de la compagnie de chemin de fer Chicago et Northwestern; elle est écrite sur le papier officiel de la dite compagnie, et porte sa signature, et sera produite pour faire partie des archives du comité. C'est une réponse à notre demande s'informant de la routine suivie par cette compagnie dans ses opérations:—

CHER MONSIEUR.—Votre lettre du 9 courant, adressée au gérant du fret de cette compagnie, au sujet des excursions le dimanche, vient de m'être remise. Ci-joint vous trouverez une copie des instructions en date de 1903, adressées aux employés de la compagnie, relativement aux opérations du trafic du fret le dimanche.

Ces instructions sont observées à la lettre, et l'administration de cette compagnie fait tous ses efforts pour limiter autant que possible le montant des transactions le dimanche. J'aimerais à donner de plus amples explications à ce sujet en particulier.

"Relativement aux excursions le dimanche, cette coutume a été complètement abolie, depuis trois ou quatre ans et nous ne faisons plus d'excursions d'aucune sorte."

Les instructions, dont une copie est ci-jointe et portant la date du 8 février 1903, et en force depuis trois ans, se lisent, comme suit::—

"Le dimanche, 8 février 1903, et tout dimanche qui suivront vous êtes de plus requis et vous voudrez bien absolument vous limiter dans les mouvements de vos trains de fret sur votre parcours au transport pur et simple des animaux vivants, viandes et objets périssables.

La seule exception faite à cette règle, dans l'état précaire actuel du charbon, tout bois de chauffage, y compris l'huile, et le charbon nécessaire pour maintenir les mines en opération dans votre district, lesquels pourront être transportés.

Il est désirable que tous les employés et les ingénieurs des trains rentrent à leur domicile ce jour là en autant que la chose est praticable, et s'il faut, pour accomplir cette tâche, l'emploi d'une autre escouade d'hommes après minuit, pour amener ces employés à leur domicile le dimanche midi, rien ne sera épargné dans ce but.

Vous observerez la même règle vis-à-vis les escouades d'hommes employés dans les cours où pour les engins de stations intermédiaires et les employés de bureaux depuis 7 heures a.m. à 7 heures p.m., et ne garderez que le nombre d'hommes strictement requis en cas de nécessité, tel que ci-dessus pourvu.

Vous aurez le soin d'avertir le surintendant général, chaque lundi matin, que cette règle a été observée le dimanche précédent sans aucune restriction.

Veuillez accuser réception de la présente et de son contenu."

Le cas d'urgence mentionné au paragraphe deux, fait allusion à la grève des mineurs de charbon de 1903.

Je prétends donc, M. le Président, que cette lettre établit suivant moi, effectivement, la coutume suivie par le "Chicago and Northwestern", un chemin de fer de 5,894 milles de longueur et qui couvre un parcours d'environ 8,000 milles, équivalent à celui de notre "Canadian Pacific Ry."—(ces chiffres m'ont été fournis par le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux seulement hier, à même son rapport publié à ce sujet.) Devant cette preuve du mode suivi par le "Chicago and Western", il faut suivant moi en rabattre de beaucoup des déclarations emphatiques qui sont faites au sujet de la ruine qui doit s'en suivre pour les compagnies dans la question des transports, si le présent bill est adopté pour nos compagnies canadiennes.

Ces messieurs du "Chicago and Western" se sont imposé une pareille législation, plutôt au point de vue économique, sans doute, que pour des considérations morales. Je dois joindre à cette lettre, M. le Président, une autre beaucoup plus brève mais également significative sur ce point de la part du "Chicago, Milwaukee and St. Paul", qui est écrite également sur le papier officiel de cette compagnie et provenant du bureau du surintendant général de la compagnie, M. D. L. Bush, se lisant comme suit:—

M. MILLER.—J'ai déclaré à M. Chrysler et à M. Casgrain, et je suis sûr de mon avancé, que M. Shearer entend traiter cette question d'une manière raisonnable, et

montrer un esprit large de modération, ayant intention d'intervenir le moins possible dans la question des transports, autant que les circonstances le lui permettront.

M. SHEARER.—C'est là présicément ma manière de voir.

M. MILLER.—J'ai de plus conseillé, en vue de l'esprit de conciliation qui semble nous animer tous, qu'il serait bon que M. Chrysler et M. Casgrain et tous ceux favorables à la question des transports eussent une entrevue avec MM. Shearer et McPherson, afin d'en venir à une entente, et soumettre une résolution qui pourrait être endossée par tout le monde, et réglerait la question, en aplanissant toutes ces différentes difficultés qui semblent si ardues à régler à la satisfaction générale. Si MM. Chrysler et Casgrain se prêtent à cette entente comme représentants des compagnies de transport, je crois qu'il sera facile d'en venir à une solution à l'amiable de la question.

M. SHEARER.—C'est là une bonne suggestion.

M. FITZPATRICK —Nous en savons assez dès maintenant pour pouvoir apprécier que les compagnies font leurs opérations sous des conditions tout à fait différentes. Nous avons à régler la question du chemin de fer qui est chargé de transporter le blé des greniers de l'ouest et de fournir le matériel et les aliments de l'est, et vous ne pouvez pas légiférer dans ce cas comme vous le feriez pour le chemin de fer qui traverse un pays où les chemins de fer sont aussi nombreux que les doigts de la main. Ce que ces messieurs peuvent faire pour s'entendre, nous aurons nous mêmes à nous en occuper. Ce qu'ils ne feront pas, il incombera à notre devoir de le faire personnellement nous mêmes.

M. CASGRAIN.—M. Shearer n'est pas prêt dès maintenant à déclarer ce qu'il est disposé à concéder.

M. FITZPATRICK.—Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de demander à M. Shearer ou à n'importe qui de faire aucune déclaration dès maintenant, il pourra tout aussi bien le faire après discussion.

M. PRINGLE.—M. Shearer entend soumettre certains amendements que comportent ses vues. Nous avons déjà d'une part certains amendements soumis par les compagnies de transport. Je crois que la suggestion de M. Miller a du bon, à savoir: De laisser les deux parties soumettre mutuellement leurs amendements respectifs, afin de savoir s'il ne serait pas possible de proposer un amendement mutuel qui rencontrerait l'approbation des deux parties en cause.

M. SHEARER.—La cause, M. le président, est entièrement entre les mains du comité, et je tombe d'accord avec le ministre de la Justice, quand il déclare que la question devra être définitivement réglée par le comité.

M. PRINGLE.—Certainement, en définitive, mais s'il nous est possible ainsi qu'aux représentants des compagnies de transport d'en venir à une entente, cela s'implifiera considérablement la question.

LE PRÉSIDENT.—Avez-vous encore beaucoup à nous dire, M. Shearer?

M. SHEARER.—Peu de chose encore, seulement j'ai d'autres documents à produire.

LE PRÉSIDENT.—Si tel est le cas veuillez les produire, afin qu'ils fassent partie des minutes du comité.

M. MACDONALD.—Inutile de lire les documents que vous produirez.

M. FITZPATRICK.—Je dois vous informer que je n'attache pas grande importance à la production d'une lettre, à moins d'avoir eu l'occasion de transquestionner le signataire de l'écrit.

M. PRINGLE.—J'approuve la suggestion de M. Miller. Les parties peuvent s'entendre ou ne pas s'entendre, mais nous saurons la raison de leurs divergences d'opinions.

M. SINCLAIR.—Ceci ne nous empêche pas d'entendre le témoignage de M. Shearer.

M. SHEARER.—Je désire soumettre seulement l'opinion du général A. S. Devin, pendant 20 ans le contrôleur de l'" Erie Ry", qui discute à peu près tous les points soulevés par les partisans des compagnies de transport.

LE PRÉSIDENT.—Qu'elle en est la date?

M. SHEARER.—Ceci appert au livre "The sabbath for man" par Crafts, j'en ignore la date. Je veux seulement produire ce que pense un homme d'une longue vie d'expérience à la tête d'une grande compagnie de transport, sur ce point qui nous occupe. Cette opinion, je le dois déclarer, ne s'applique pas à tous égards, à la question de transport au Canada.

Par M. McPherson:

Q. Vous avez été en communication avec les employés des compagnies de chemins de fer?—R. Oui.

Q. Quel a été le résultat de vos démarches?—R. Je dois dire que j'ai reçu un grand nombre de renseignements, un très grand nombre de la part des associations, de toutes les associations des télégraphistes, commis, ingénieurs, chauffeurs, conducteurs, employés de chemins de fer. Et cela des provinces maritimes, de Québec, Ontario, de l'Ouest à peu près en égales proportions. Quatre-vingt-neuf pour 100 des dits correspondants sont en faveur du bill tel que formulé, 6 pour 100 y sont opposés, le reste demeure neutre.

Q. De combien pour 100 des associations avez-vous reçu des réponses?—R. Je ne sais pas en quel nombre elles sont, mais j'ai réponse de 29 fraternités, associations séparées.

Par M. McDonell:

Q. Avez-vous sollicité leurs opinions?—R. J'ai inclus copies du bill, demandant leur opinion sur celui-ci.

Q. A combien avez-vous écrit?—R. Je n'en sais pas le nombre exact, car la correspondance s'est faite par mon aide de bureau. La liste m'a été fournie par M. Hall laquelle j'ai transmise à mon secrétaire pour leur écrire. J'ai reçu 24 réponses favorables au bill et 3 contre.

Q. Vous ne savez pas la proportion de ceux à qui vous avez écrit qui a répondu?—R. Non. Il est naturel, cela se conçoit facilement, que les employés des compagnies soient réticents sur la question qui nous occupe, et qui est en opposition aux intérêts des compagnies. Il est plus probable que ceux adverses au bill, étant de l'opinion des corporations, seront plus disposés à écrire à leur représentant M. Hall, que ceux d'une opinion contraire. Dans cet avancé, je ne veux pas insinuer que les compagnies de chemins de fer leur ont signifié leur désir à ce sujet, mais dans le cours ordinaire des choses, tel semblerait être le cas.

Par M. Ames:

Q. Pratiquement, les réponses que vous avez reçues seraient en grande partie des associations en faveur du projet de loi?—R. Je le suppose.

Q. A moins que vous n'ayez un énorme percentage de toutes les associations, vous n'avez pas là une large expression d'opinion?—R. J'ai ici la correspondance, mais je n'en peux produire qu'une faible partie, parce que les associations, ne désirent pas rendre la chose plus publique qu'il ne le faut.

Par M. Sinclair:

Q. Ceci corrobore les dires de M. Hall?—R. Il déclare que 65 se sont déclarés contre. J'en ai 89 en faveur du bill. Je désire tout simplement produire les résolutions passées à la convention des associations internationales, ainsi que l'opinion émise par leur réprésentant au Congrès du Repos du dichanche, à Chicago. Le sujet est très intéressant et reflète les dispositions des employés de chemin de fer généralement, non seulement dans ce pays, mais par delà la frontière. M. McPherson aimerait aussi à connaître l'opinion dans les autres pays, en dehors des Etats-Unis. Tout ce que j'ai à dire là-dessus, c'est qu'en Ecosse, il ne se fait pas de transbordement de fret pratiquement le dimanche.

Par le Président:

Q. Qu'entendez-vous par pratiquement?—R. Eh bien, il y a bien peu de circonstances où les trains sont en circulation le dimanche, mais dans les grands centres il n'y a pas de transbordement de fret.

M. FITZPATRICK.—Quel est l'état actuel des choses à Glasgow? Non pas en théorie, mais de fait?—R. D'après mes informations il ne se fait pratiquement aucun maniement de fret, telle est mon information, et je la crois bien fondée. Il n'y a pas de trains à passagers qui sortent de Glasgow, à part les trains internationaux. En Angleterre, il n'y a presque plus de transbordement de fret maintenant.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Ils ne manient pas de fret en Angleterre, mais ils laissent leurs boutiques, portes grandes ouvertes ce jour-là?—R. C'est vrai, et je sais qu'il y a de trop violents abus de ce chef.

M. FITZPATRICK.—La Chambre des Lords s'occupe de cette question en ce moment-ci.

M. CHRYSLER.—M. Hall nous dit vous avoir fourni une liste de toutes les associations; vous ne pouvez pas nous dire le nombre de circulaires que vous avez expédiées. Je n'ai aucun doute de l'exactitude de vos chiffres, mais M. Hall nous dit vous avoir fourni l'adresse d'au moins 225 loges. Est-ce le cas?—R. Est-ce bien le nombre qu'il m'a fourni?

Q. Oui?—R. Si ma mémoire ne me trompe pas, je crois me rappeler qu'il m'a dit avoir reçu environ 120 réponses.

Q. Ce n'est pas ce que je vous demande. Il dit vous avoir fourni personnellement ou à d'autres pour vous l'adresse de 225 loges auxquelles vous puissiez écrire?—R. Je ne puis rien préciser là-dessus. Je suis prêt à accepter comme véridique ses avancés. Si je parle ainsi, c'est que je me suis contenté d'accepter sa liste et de la transmettre à mon clerc pour l'envoi des circulaires. Je désire produire les règlements relativement à la manutention du fret sur le continent d'Europe. M. E. Deluz, de Genève, Suisse, secrétaire général de la fédération internationale des associations d'Europe pour l'observance du dimanche est l'auteur des observations suivantes: "Le service des chemins de fer dans la Finlande a été tout dernièrement amendé, de telle sorte qu'il ne circule plus de trains de fret, le dimanche; en Hollande, le personnel des trains de fret a été réduit de 99 pour 100, le dimanche; en Belgique, le nombre des trains de fret du dimanche a subi une réduction de 2,227, partout le pays. Je désire mentionner tout spécialement que le chiffre des accidents, d'après les statistiques, causés par la faute des employés, sur les chemins de fer de Belgique, est de 54 pour 100 moins fréquent, (fait qui est corroboré par M. Hall et ceux chargés de la question de transport au Canada), et ce, depuis que les hommes employés à la manutention du fret jouissent de l'avantage du repos du dimanche. En Suède, le nombre des trains de fret du dimanche n'est plus que d'un sixième de ce qu'il était auparavant. En Suisse, on a fait de ce chef des réductions considérables. Et l'une des particularités de leur loi, à ce sujet, mérite l'attention du comité. Il est pourvu, qu'après la réduction du transport réduite à son minimum, tout employé ayant à faire le service le dimanche, a droit au bénéfice de 52 jours de repos absolu durant l'année; ceci ne veut pas dire 52 opportunités d'un repos de 8 heures, quand l'employé est épuisé, mais en sus, il a droit aux 36 heures de la période de repos que donne le dimanche, c'est-à-dire deux nuits et une journée d'intervalle consécutifs intervenant, cinquante-deux fois l'an, et la loi pourvoit que 17 de ces journées de repos tombent le dimanche. Telle est la loi de la Suisse aujourd'hui, et elle arrive à propos pour illustrer l'exemption dont la demande est faite présentement.

M. MCPHERSON.—Qu'avez-vous à dire relativement aux traversiers, le dimanche?—R. Pourvu que l'administration soit bien conduite, pour les traverses de l'île Sainte-Hélène et Montréal, lîle de Toronto à Toronto, Québec et l'île d'Orléans, notre comité n'y trouve pas d'objection.

ANNEXE No 1

Par M. Fitzpatrick:

Q. Qu'entendez-vous dire par les mots bien conduite?—R. Pourvu qu'il ne soit pas passé d'amendement permettant aux bateaux en général de faire le service, sans aucune restriction. Vous pourriez légiférer que le présent acte ne s'applique pas aux traversiers "autorisés par l'autorité compétente à transporter des passagers le dimanche", de sorte qu'il leur faudrait obtenir une licence et être soumis à un contrôle spécial.

M. DANIEL.—La cité de Saint-Jean est bâtie des deux côtés de la rivière, et les traversiers font le service d'une rive à l'autre, sans être munis d'aucun permis.

M. SHEARER.—Quel mal y a-t-il à les obliger à avoir une licence?

Q. Qui aura le droit d'accorder cette licence?—R. Trois pouvoirs ont ce droit, mais lequel d'entre eux aura le privilège d'émettre ces licences, le dimanche, la corporation, le gouvernement local ou le fédéral?

Q. Les ministres du culte, dans certains cas, ne pourraient pas officier, si les traversiers cessaient leur service?

M. SHEARER.—Personne n'a d'objection à cela, M. le Président ce que j'entends dire, c'est que personne ne trouve d'objection à faire à la question des traversiers, tel que vous l'entendez, ou à la question des traversiers en général.

Par M. McPherson:

Q. Relativement à l'exemption demandée par le Grimsby Park?—R. Tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est que notre comté est tout aussi opposé à l'exemption demandée dans ce cas, qu'à toutes les autres exemptions auxquelles nous nous sommes objectés. C'est une des entreprises d'affaires comme toute autre, et je me sens beaucoup plus de sympathie pour d'autres exemptions qui nous ont été demandées que j'en ai pour la compagnie du parc Grimsby.

Q. Mais, alors, il y a une requête faite par une certaine partie de votre comté demandant l'exemption complète du présent acte?—R. Cette prétention n'est soulevée que par les Juifs et les Adventistes du septième jour. L'une d'elle sous prétexte de nationalité et de religion et l'autre à raison de religion ou de secte. Je ne dois pas prendre plus de temps qu'il ne faut sur cette question, je me contenterai d'indiquer qu'elle est l'attitude de notre comté sur cette requête, et qui est en tout semblable à celle faite par le parc Grimsby. "Nous y sommes opposés sans restriction. Nous avons tous à souffrir des restrictions qui nous sont imposées par la loi, mais nous croyons que les inconvénients qui leur sont imposés à eux ne proviennent pas tant par l'effet de la loi que par raison de leurs propres croyances et leur religion, et nous aurons à subir les conséquences qu'elles quelles soient de nos croyances et de notre culte, en matière de religion. Nous croyons que tout cela n'est propre qu'à engendrer la confusion et créer l'inobservance du dimanche en plusieurs endroits.

Par M. Pringle:

Q. Je veux me renseigner; vous avez apporté à cette question beaucoup d'attention, qu'avez-vous trouvé sous ce rapport aux Etats-Unis; je vois que presque chaque état contient une clause dans ses statuts en faveur de ceux qui observent le samedi, comme jour du Sabbat?—R. La preuve que nous en avons, c'est qu'en pratique le tout se passe comme je l'ai plus haut indiqué, comme l'inobservance du dimanche pratiquemment. L'amendement des Adventistes du septième jour, est assez large pour leur permettre ce jour-là, de faire fonctionner une manufacture sous leur contrôle, et l'ouverture de boutiques de tout genre, en un mot de transiger leurs affaires et leur commerce.

Q. En Angleterre, comment fonctionne cette question; et qu'elle y est la nature des exemptions?—R. Le "Workshops Act" y règle la question, et sur ce point, je dois dire que le très honorable John Burns a déclaré que l'exemption dans cet acte, a contribué plus que tout le reste à embarrasser la question du règlement de l'observance universelle du dimanche, à Londres. J'ai un mémoire abrogé tirant au clair notre position, il est donc inutile d'entrer dans plus de détails.

Q. J'ai posé la question par ce que tous les statuts des états de l'Union ont un proviso à cet effet?—R. Il n'existe pas d'exemptions que je sache dans nos vieux statuts du Canada, sur l'observance du dimanche, pas plus que dans aucune colonie de la Grande-Bretagne, ni dans la vieille Angleterre en amendement à la loi statutaire générale. La seule exemption qui existe se limite au "Workshops Act".

M. FITZPATRICK.—C'est là une loi générale?—R. Je veux dire contenue dans le "Lord's Day Act".

M. FITZPATRICK.—Et dans plusieurs des débats de la Chambre des Lords, cette question a donné lieu à de bien sérieuses discussions, et dans la dernière rédaction du bill, il y avait précisément le cas couvrant la présente question.

M. MCPHERSON.—Cela s'applique seulement aux femmes et aux jeunes personnes.

M. FITZPATRICK.—Cela comprend les jeunes personnes et autres.

M. MCPHERSON.—Des réclamations nous sont aussi venues de la part de ceux qui s'occupent de la culture des fruits dans la Colombie-Britannique?—R. Tout ce que j'ai à dire, c'est que probablement tous les producteurs de fruits de la Colombie-Britannique affectés par le Bill, se limitent à ceux de la vallée Akanagan. Il n'y a pas de train du dimanche sur le Pacifique Canadien dans cette partie du pays. Ceci appert au mémoire que j'entends produire. De plus le bateau et le train chargés du transbordement des fruits de cette vallée partent le samedi, à moins que nous leur permettions de cueillir leurs fruits le dimanche, il n'y a pas de nécessité de passer une loi leur donnant le droit de faire l'expédition de leurs fruits le dimanche. Nous ne croyons pas que ce soit le moins du monde nécessaire, et nous produisons une note de la branche de la Lords Day Alliance de Vancouver en opposition à leur requête.

Q. Qu'avez-vous à dire au sujet des excursions du dimanche?—R. J'ai été charmé de voir que tous ceux qui ont parlé sur la question l'autre jour sont unanimes dans leurs dénonciations de telles excursions. Nous sommes fortement en faveur de cette clause. J'ai entendu les compagnies de transport, et leurs employés respectivement, et je crois que tous sont d'accord sur cette question. Ce à quoi nous nous objectons ce sont aux excursions organisées, soit par une société ou une réunion d'hommes par bateau ou chemin de fer, dans le but d'un voyage de plaisir. Nous trouvons bon que le monde se promène, soit sur les tramways, les trains et les bateaux aux parcs publics ou autres endroits, ou par les bateaux de traverse licenciés, tel que suggéré par l'amendement de l'honorable ministre en charge du Bill. Ceci est de toute autre nature, nous n'avons pas à critiquer sur le fait que les gens se promènent sur l'eau ou se rendent au parcs publics, mais nous n'aimons pas les excursions prétendues américaines. Parce que toutes les compagnies de chemin de fer américaines, à raison d'économie les ont retranchées.

Par M. Piché:

Q. Pourquoi témoignez-vous tant d'aversion contre les excursions organisées?—R. Parce qu'il est presque impossible, sous les circonstances ordinaires, d'empêcher la foule de se diriger de ce côté-là, et ce n'est pas le meilleur des éléments qui fait partie de ces excursions. On accorde des prix réduits, et le plus communément on y jouit aussi des avantages ou attractions, et très souvent on y distribue et vend des liqueurs fortes, et l'on s'y conduit en fait d'hilarité et de polissonnerie d'une manière peu en harmonie avec le saint jour du dimanche.

Q. Je croyais qu'il y avait déjà des lois existantes contre la vente des liqueurs fortes, le dimanche?—R. L'honorable M. Tarte m'a répété à deux ou trois reprises depuis que je suis ici, que la chose existe encore, comme je viens de le dire, sur le Saint-Laurent.

Q. Peut être que M. Tarte ne fait pas loi à lui tout seul. Sachez qu'il existe des lois très sévères, dans la province de Québec, contre la vente des boissons enivrantes sur les bateaux, le dimanche?—R. Tout ce que M. Tarte m'a dit, c'est que la vente en question se continue sur les bateaux, nonobstant toute loi existante. Il n'y a rien

de plus, je crois, à ajouter, à moins que M. McPherson n'ouvre la porte à une autre question.

Par M. Casgrain:

Q. Je désirerais poser à M. Shearer deux ou trois questions. Voulez-vous être assez bon de nous dire où le "Chicago and Northwestern" a son point de départ et son point d'arrivée?—R. Il part de Chicago, traverse aint-Louis et les Etats avoisinants et se plonge dans le Nord-Ouest.

Q. Quelle est la longueur de la ligne principale?—R. J'imagine qu'il a un certain nombre de lignes principales. Je vous ai donné la longueur de la ligne.

Q. Le comité voudra-t-il s'informer du parcours de la ligne principale de cette compagnie? En d'autres termes, voulez-vous nécessairement comparer cette ligne avec le C.C.P. et le C.G.T.?—R. J'ai simplement donné la longueur de la ligne.

R. Ce n'est pas là une réponse à ma question; si vous n'êtes pas assez renseigné pour me répondre, d'autres le feront à votre place, voilà tout?—R. Notre but, en produisant la déclaration de cette compagnie sur son administration, était de prouver que plusieurs des arguments apportés de l'avant par les compagnies de transports n'avaient pas leur raison d'être.

Q. Mais si vous ne pouvez pas établir de comparaison entre cette compagnie et le chemin de fer du Pacifique Canadien, votre comparaison porte à faux?—R. Elle serait simplement partiellement bonne, apparemment.

Q. Votre réponse doit être identique, pour le *Chicago, Milwaukee and St. Paul?* —R. Oui.

Q. J'aimerais à savoir quand le général Devin était surintendant du chemin de fer Erié?—R. Je l'ignore; le livre intitulé *"The Sababth for Man"* est paru il y a dix ou quinze ans, et c'est bien avant cette date.

Q. Il était gérant dans le dernier siècle?—R. Mais le dernier siècle n'est pas déjà si loin.

Q. Combien de temps un train de fret prend-il de temps pour se rendre de la Belgique à la frontière?—R. Je l'ignore.

Q. Osez-vous comparer les chemins de fer de la Belgique à ceux du Canada?—R. Je ne fais aucun point de comparaison, je me contente de mentionner les conditions de la manutention du fret dans ce pays.

M. Reid (Grenville).—Voudrez-vous bien permettre à M. Hernahan, de Toronto, de la part des brasseurs et distillateurs, de vous adresser la parole pendant une couple de minutes.

M. le Président.—De la part de la *Canadian Malting Company?*

M. Reid.—Oui.

M. W. T. Kernahan.—Je suis le secrétaire de l'association des brasseurs et distillateurs. Je n'occuperai votre attention que pendant une couple de minutes. M. Shearer à fait cette déclaration qu'il n'entendait introduire dans le bill aucune prohibition contre les industries demandant un travail continu. Relativement à l'industrie de la distillerie, l'orge prend 15 jours à sécher avant de sortir du four. S'il n'était pas permis aux hommes de faire de la drèche, le dimanche, ce serait la ruine, et il ne pourrait pas y avoir de possibilité de faire de la bière. Je fais cette déclaration bien que nous limitions notre travail du dimanche de manière à ce qu'il se fasse le moins de travail possible ce jour-là, nous contentant de sauver l'orge. Il ne se fait aucun travail additionnel, seulement nous exerçons notre surveillance sur la somme d'ouvrage accompli, ce qui se fait avec une moyenne d'hommes beaucoup moindre que celle du reste de la semaine. Il en est de même, quant à la question de brasserie, la fermentation doit être surveillée le dimanche comme toujours; la glace doit jouer son rôle sans relâche, mais cela ne demande que bien peu de main-d'œuvre, et que pour un temps très limité. Le bill, tel qu'il se lit, entraîne la prohibition complète de ces tra-

vaux. Le capital investi dans cette industrie se chiffre dans les $20,000,000 ou $25,-000,000, et je suis sûr qu'il n'est pas dans l'idée des promoteurs du bill et que le comité ne permettra pas que cette clause du projet de loi soit mise en force, parce que ce serait la ruine de cette industrie pour laquelle nous tenons une licence du gouvernement. Puisse un amendement être apporté qui nous permette de poursuivre les travaux de notre industrie.

Par M. McDonell:

Q. Si le bill passe tel qu'il est, quel en sera l'effet pour votre industrie ?—R. Il nous forcera de fermer nos portes. Le blé prend 15 jours à fermenter du moment qu'il est mis dans la bouilloire, jusqu'à sa sortie du four. Si l'on néglige l'opération un jour seulement tout est perdu, car il doit être retourné deux fois par jour.

Par M. Sinclair:

Q. Il y a un proviso à cet effet dans le bill?—R. Je ne le vois pas de cet œil-là.

Q. Urgence, ce mot-là ne couvre-t-il pas le cas en question?—R. Cela n'est pas suffisamment clair.

Q. Votre industrie n'est elle pas sous la rubrique de manufacture?—R. Oui.

Q. N'est elle pas de "cette nature que sans l'accomplissement de ce travail le jour du Seigneur cette industrie péricliterait les autres six jours de la semaine",—ceci ne suffit-il pas pour rencontrer vos vues. Le procédé prend 16 jours pour son parfait accomplissement.

M. McDonell.—Vous n'avez lu qu'une partie de cette section, tel travail réfère à d'autres travaux, vous remarquerez que la première partie de la section s'applique "à l'entretien des feux, ou à des réparations urgentes dans les cas imprévus, ou encore à des travaux rendus nécessaires dans des cas d'accident ou autrement". Ceci ne s'applique nullement à la brasserie.

M. Sinclair.—C'est précisément sur cette clause que je m'appuyais pour faire ma déclaration. Ainsi, si cette section ne s'applique pas à la fonderie, sur laquelle nous nous entendons tous pour qu'elle subsiste, cette clause n'est pas suffisante pour couvrir le point qui nous occupe.

M. McDonell.—C'est précisément cela.

M. Sinclair.—Eh bien, nous nous entendrons là dessus.

M. McPherson.—Combien de mains employez-vous généralement, dans l'industrie de la distillation?

M. Kernahan.—Dans un germoir, environ 25 hommes, et dans une brasserie 80. Les dimanches, dans la brasserie, trois ou quatre hommes sont au plus nécessaires, et dans un germoir la moitié moins, ce jour là.

M. W. P. Telford (North Grey) est appelé comme témoin.

Par M. McPherson:

Q. Vous avez entendu la déclaration de M. Shearer relativement à l'industrie du ciment?—R. Oui.

Q. Vous êtes président de la compagnie du ciment, "The Sun Cement Company"?—R. Oui.

Q. Etes-vous d'accord avec M. Shearer sur la nécessité du travail de cette industrie, le dimanche?—R. Oui, absolument.

Q. La partie absolument nécessaire est le procédé de rotation?—R. C'est là tout.

Par le Président:

Q. Dois-je comprendre que vous entendez le procédé du ciment, est là votre métier?—R. Je suis président de la compagnie, je ne me pose pas en expert.

Q. Cela vous donne-t-il une connaissance pratique de l'industrie?—R. Eh bien, je me suis enquis du métier d'assez près, je me suis identifié avec le personnel depuis

son organisation, et j'ai été en rapport assez suivi avec le gérant durant ces années-là, et c'est son opinion dont j'ai fait part à M. Shearer.

Q. Vous vous estimez un expert en la matière?—R. J'en sais assez long, toutefois, pour savoir qu'il n'est pas nécessaire d'employer plus de huit hommes à notre établissement. Nous avons 5 mains pour le travail de rotation, et nous pouvons nous dispenser du service de tous les autres hommes, excepté six pour les besoins de ce travail.

Par M. Sinclair:

Q. Ceci comprend-t-il le nombre d'entrepôts pour l'emmagasinage de votre matériel?—R. Eh bien, jusqu'à cette année, nous avons subi une perte sèche d'environ $75 par jour, à raison du renvoi de nos hommes, le dimanche, mais nous croyons qu'à la fin cette perte a été compensée à raison d'un meilleur service de nos hommes qui se remettaient à l'ouvrage, le lundi, plus dispos de corps et d'esprit, que s'ils avaient travaillé le jour du Seigneur.

M. McPherson.—Je n'ai qu'un mot à ajouter à l'amendement qui vient d'être produit relativement aux manufacturiers. Le comité voudra bien remarquer que cet amendement a été redigé avec tant d'habilité, qu'en réalité toute espèce d'industrie peut en bénéficier. L'amendement se trouve à la page 3 des minutes de record. L'amendement en question a été tellement modifié qu'il ne s'applique pas seulement aux usines des manufacturiers mais à toute espèce d'industrie en existence dans le pays, peu importe que ce soit un moulin à scie ou toute autre chose, de sorte que l'amendement en question est un des plus dangereux, comme vous le verrez, en ce sens qu'il s'applique à n'importe quoi, non seulement aux procédés de la manufacture, mais à toute espèce d'industrie en général.

M. Pringle.—L'amendement s'applique au travail nécessaire et qui ne doit pas rester un instant interrompu pour pouvoir mener à bonne fin le travail des six derniers jours de la semaine.

M. McPherson.—L'amendement comporte: continuellement en œuvre pendant les six autres jours de la semaine. C'est-à-dire, que tous leurs travaux de réparation peuvent être faits le dimanche ce qui est nécessaire pour le fonctionnement de l'industrie sans interruption durant les six autres jours de la semaine. Prenez, par exemple, une scierie qui est en opération durant les six jours de la semaine et cette clause donne au propriétaire le droit de faire toutes les réparations qu'il voudra à son moulin, le dimanche.

Q. Quelques-uns sont en opération jour et nuit?—R. D'autres ne le sont pas. Ceci leur accorde le privilège de travailler sans relâche toute la semaine, réservant le dimanche pour faire les réparations nécessaires, parce qu'ils n'ont pas d'autres jours que le dimanche pour faire telles réparations, afin d'avoir l'occasion de travailler, sans interruption, les six autres jours de la semaine.

M. Pringle.—Serait-ce une bien irraisonnable proposition que celle de permettre la réparation, si elle est nécessaire, le dimanche?

M. McPherson.—Non, si cette permission est limitée aux genres de travaux qui demandent une opération continue sans interruption durant les six jours de la semaine. Exemple, les hauts-fourneaux ou les fourneaux électriques, où la pierre se formerait ou se durcirait si l'opération cessait pour un moment; il n'y a pas la moindre intention de notre part de nous opposer à leur fonctionnement. Mais l'amendement, tel que formulé, met à couvert toute industrie, qu'elle soit d'une nature continue ou non, et c'est là précisément la nature de l'amendement. J'ai rédigé un amendement. On nous a donné à entendre, l'autre jour, que certaines fournaises de chauffage étaient d'une telle nature que si on en éteignait les feux le samedi, les réparations ne pourraient se faire que plusieurs heures plus tard, de sorte que le travail ne pourrait se faire que le dimanche, afin de leur permettre d'être prêtes à fonctionner le lundi matin. Pour ce cas exceptionnel, nous avions introduit un amendement tout spécial, afin de parer à cet inconvénient. Nous avons ajouté aux mots: "réparations à faire aux fournaises", ce qui est d'un sens trop large, les mots: "réparations à

faire aux fournaises, en autant qu'il est nécessaire, pour leur permettre de fonctionner régulièrement les autres six jours de la semaine". Afin d'empêcher que le dimanche ne devienne un jour habituel pour les réparations du genre, une fois la loi passée, j'ai cru devoir apporter l'amendement suivant:—

"4 (*f*) Pour l'entretien et le maintien des feux, pour les réparations en cas d'urgence, soit aux fournaises ou autres travaux d'un caractère accidentel quand ces feux, réparations ou travaux sont essentiels au bon fonctionnement des industries d'une telle nature continue que les feux ne puissent s'éteindre sans causer de sérieuses avaries à leur outillage ou exploitation, et, à moins qu'il ne leur soit permis de faire tels travaux, le dimanche, telle industrie ne peut pas fonctionner sans arrêt et en toute sûreté, pendant les six autres jours de la semaine."

Si vous introduisez les mots: "faire les réparations dans le cas d'urgence", tel que présenté, cela permet de faire les réparations dans des cas spéciaux, et notre amendement pourvoit aux réparations à faire aux fournaises, tel que demandé par l'industrie du fer.

Le PRÉSIDENT.—Naturellement, M. McPherson, si une scierie est fermée un jour de la semaine, à raison de réparations c'est une perte pour autant d'employés de la dite scierie. Cela équivaut à priver les employés de leur gage-pain, en les mettant dehors.

M. MCPHERSON.—Tout ce que nous voulons, c'est que l'on ne s'entende pas pour se servir du dimanche comme un jour banal pour les réparations, en général.

M. PRINGLE.—Prenez comme exemple la scierie de M. Booth, à Ottawa, qui emploie des centaines et des centaines d'hommes, s'il y a des réparations à faire aux machineries, elles doivent se faire nécessairement ce jour-là, autrement des centaines d'hommes resteraient sans emploi.

M. MCPHERSON.—Dans certaines industries, c'est là la coutume adoptée.

M. SINCLAIR.—M. Hall, de Peterborough, a déclaré qu'il ne pouvait pas utiliser leur pouvoir, s'il ne lui était pas permis de faire des réparations à ses machines, le dimanche.

M. MCPHERSON.—Tout ce que je demande au comité, c'est d'empêcher le dimanche tout travail qui n'est pas absolument nécessaire au bon fonctionnement de toute industrie.

M. SINCLAIR.—Dans l'acte lui-même lors de sa lecture devant le parlement, le mot "actuellement en opération lors de l'avènement du dimanche" rencontra la désapprobation de certains manufacturiers, parce qu'un ouvrier congédié le samedi après-midi a le droit....

M. MCPHERSON.—Ceci est inclus dans mon amendement. Je crois qu'il couvre à peu près tous les points qu'un homme peut raisonnablement désirer pour le fonctionnement de son industrie. Tout travail fait dans le pays est une industrie, et je me suis servi du mot "procédé industriel", parce que c'est réellement à cela que nous tendons, pour mettre à l'abri ce genre d'industrie qui ne pourrait pas fonctionner sans une certaine latitude. Mon amendement leur est plus favorable que la proposition venant des manufacturiers eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT.—J'ai reçu une lettre de certains propriétaires de scieries de Saint-Antoine, "The St. Anthony Lumber Company" (produite).

M. GOLDSTEIN.—M. le Président et messieurs, je constate que vous avez déjà devant vous un mémoire que nous avons soumis au premier ministre ainsi qu'au ministre de la Justice, le 15 mars dernier. Il fait partie de vos minutes imprimées, il m'est donc inutile de vous répéter ce que vous possédez déjà par écrit. Je demanderai simplement que les références qui y sont faites relativement aux lois des autres pays, qui contiennent la clause d'exemption en tout semblable à celle que nous demandons, soient introduites dans le présent bill. Non seulement il y est fait allusion aux lois des autres pays, mais les lois elles mêmes sont produites dans une cédule ci-jointe. J'ai été très peiné d'entendre le représentant de la Lord's Day Alliance déclarer que son associa-

tion était sans compromission opposée à l'exemption que nous demandons. Il me semble que c'est là un cas où la majorité peut facilement concéder à la minorité ses idées, ses scrupules de conscience que réclame d'elle sa religion, et qu'il est fort heureux dans les circonstances, que nous n'ayons pas à faire appel à l'alliance elle-même pour obtenir justice, mais à un tribunal composé, comme ce comité et le parlement, pour nous rendre justice, comme l'ont déjà fait du reste les autres pays civilisés et chrétiens. Je voudrais dès maintenant déclarer qu'il soit bien compris qu'en autant que les Juifs du Canada, aussi bien que de certains autres pays, sont concernés que nous reconnaissons que nous sommes dans la minorité, que nous savons que la majorité doit gouverner, mais nous reconnaissons en même temps que le principe du bill qui demande un jour de repos sur sept, est raisonnable. Nous nous énorgueillissons d'avoir été les premiers dans l'ancienne loi pour qui cette loi, cette loi divine fut promulgué, et nous l'avons observée jusqu'à aujourd'hui. Et comme l'honorable premier ministre le faisait remarquer lors de notre députation en sa présence, il n'y a pas de différence en principe, entre nous et nos amis les chrétiens, seulement nous avons observé le jour original, et nous avons continué à l'observer, et en ce qui les concerne, ils ont adopté un autre jour d'observance. L'amendement que je propose, est basé sur les lois existantes aux tEats-Unis, en Angleterre, et qui a encore plus de mérite que ces lois n'en possèdent. Avec votre permission, j'en ferai lecture :—

"Nonobstant toute loi à ce contraire, quiconque observe consencieusement le saint jour du Sababt, et s'abstient de tout travail et de tout œuvre ce jour-là, ne sera passible d'aucune poursuite s'il travaille ou fait quelque œuvre servile le premier jour de la semaine, pourvu que telle œuvre ou travail ne dérange pas d'autres personnes dans leur observance du dimanche, comme jour sacré, pourvu que la porte reste close et que l'œuvre servile se fasse à l'intérieur. Vous voyez messieurs, que nous n'entendons pas troubler la religion des autres sectes et blesser les sentiments de la majorité. Tout ce que nous demandons, c'est qu'il nous soit permis de vaquer à nos occupations à l'intérieur de nos demeures. Nous sommes opposés à toute velléité de commerce, de même qu'à l'ouverture des magasins et boutiques de tout genre, c'est-à-dire, que nous n'y soulevons pas d'objection, respectant le vœu de la majorité, mais nous obligeons nos corréligionnaires de s'abstenir de tout travail le septième jour de la semaine; ils n'ont pas d'autre alternative. Celui qui ne remplit pas les préceptes de sa religion ne fait pas un bon citoyen, de sorte que nous sommes obligés de nous abstenir de tout travail le septième jour de la semaine, et si nous sommes forcés de nous en absteuir également le premier jour de la semaine, cela voudra dire que notre secte n'aura que cinq jours dans la semaine pour pouvoir gagner son pain quotidien. Ne serait-ce pas là une anomalie qui lui permettra difficilement de compétitionner avec les autres religions, pour vivre, dans de telles conditions. En plus des 52 jours, où nous sommes obligés de nous abstenir de travail, il faudrait encore en ajouter 52 autres, quand nous avons treize jours fériés, ou fêtes solennelles dans notre religion, que nous sommes forcés d'observer. Faites-en l'addition et vous vous convaincrez que les jours serviles à la disposition de notre race pour gagner son pain quotidien sont très limités; en définitive les Juifs ne pourraient plus exister, ce serait le paupérisme. Ce n'est pas, j'en suis sûr, l'intention du comité du parlement de créer le paupérisme. Au contraire, comme vous l'avez constaté, nous avons pu subsister sans qu'il existe le moindre paupérisme parmi nous, nous n'avons été d'aucune charge et d'aucun fardeau dans l'augmentation des impôts pour les corporations civiques. Nous avons même inséré une clause dans l'amendement indiquant où et quand doit cesser tout trafic le septième jour, et c'est là la condition *sine qua non*; l'abstention de toute œuvre servile le septième jour pour celui qui veut obtenir la permission de travailler le premier jour de la semaine.

M. Ames.—C'est-à-dire, vous n'aurez pas un personnel double, les deux jours en question, votre place d'affaires sera fermé notre jour du Sabbat?—R. Oui, c'est là une clause obligatoire, qui comporte le sens que vous lui donnez.

Q. La fermeture de sa place d'affaires, le samedi, lui est imposée comme une loi, afin d'obtenir son exemption le jour suivant?—R. Justement cela.

Q. Vos boutiques sont-elles fermées le samedi?—R. Quelques-unes, pas toutes, mais la loi ne s'appliquera qu'à ceux qui fermeront le samedi.

Par M. Macdonell:

Q Les propriétaires de boutiques n'auront pas le droit d'ouvrir leurs portes, deux jours de suite? —R. Certainement non, nous sommes tout aussi désireux que la majorité de tenir nos portes fermées un jour sur deux.

Par M. Ames:

Q. Si l'exemption que vous demandez vous est accordée, elle ne s'appliquera pas aux établissements qui sont ouverts deux jours de suite?—R. Certainement non, notre requête ne s'applique qu'à ceux qui remplissaient l'exercice de leur religion, s'abstiennent de tout travail le samedi, pour ceux-là seuls, nous demandons la permission de travailler à l'intérieur de leurs établissements le dimanche.

Q. Est-ce que cela ne rencontrerait pas vos vues, si le bill était passé, tel qu'il est, en insérant une clause qui protègerait ceux qui observent consciencieusement et habituellement suivant leur religion, un autre jour que le dimanche?—R. Je suppose qu'une telle loi aurait l'effet désiré.

Par le Président:

Q. Toute la question qui reste à décider repose dans la nature de la rédaction de l'amendement?—R. Nous disons donc. . . .

Par M. Pringle:

Q. Ce dont vous faites la lecture, est-il votre propre amendement, ou bien la loi telle qu'elle existe en Angleterre?—R. C'est mon amendement basé sur la loi aux Etats-Unis et en Angleterre, parce que j'ai ajouté aux lois des Etats-Unis, une clause qui n'y existe pas, mais qui existe en Angleterre, à savoir: que l'établissement devra être fermé ce jour-là.

Par M. Macdonell:

Q. La clause d'exemption en Angleterre se trouve dans le *Workshop* Act?—R. Oui, celle permettant au Juif qui tient consciencieusement son établissement fermé le samedi, de travailler le dimanche. Il y est dit que les établissements ne seront pas ouverts au trafic, mais cette loi est basée sur le principe que la maison d'un chacun est sa seigneurie; aussi longtemps qu'il ne trouble personne, à quoi bon l'empêcher de gagner sa vie? C'est le mode existant dans notre cité depuis des années passées, et il n'y a eu aucun sujet de plainte, si bien que des membres du parlement demeurant à Montréal, m'ont déclaré qu'ils n'en connaissaient pas même l'existence, la coutume qui existe fait si peu de bruit, qu'ils paraissent n'en plus connaître le premier mot.

Par M. Pringle:

Q. Vous devez sans doute en avoir entendu parler, car le système existe depuis des années?—R. Pas généralement, M. Ames m'a déclaré n'en pas savoir le premier mot. Relativement aux boutiques ouvertes le dimanche, à Montréal, ce ne sont pas tellement celles des Juifs que celles de ceux appartenant à toutes les religions. Je tiens de ceux de notre foi qu'ils seraient trop heureux si toutes ces boutiques se fermaient par toute la cité, ce jour-là, mais tout l'inconvénient provient de ce que le voisin ouvrant son établissement l'autre voisin se voit obligé d'en faire autant, surtout les magasins de tabac et de fruits.

Q. Relativement à la vente des marchandises, le dimanche, vous êtes prêts à vous soumettre à la même loi qui régit les autres?—R. Oui; et nous avons un autre proviso; au cas où nous troublons les fidèles allant ou revenant de leurs pieux exercices, il est pourvu que notre travail servile ne doive pas le moins du monde troubler les autres dans l'observance du saint jour du dimanche, afin d'obtenir notre exemption. Nous soumettons humblement que nous avons le droit de demander à la majorité de

concéder ce droit à la minorité. Nous n'avons pas la prétention de croire que ce pays est meileur qu'un autre pays, nous avons pas non plus celle de pouvoir dire que nous serons plus appréciés ou nous rehauser au-dessus des autres nations chrétiennes, et nous ne voulons rien faire qui puisse laisser croire aux autres pays que nous sommes des intolérants en toute chose, excepté la religion dominante. Je suis né sujet anglais, et je serais blessé dans mes sentiments si notre pays se permettait de légiférer d'une façon propre à affecter les croyances religieuses de qui que ce soit.

Par M. Schaffner:

Q. Dois-je comprendre que si vous étiez propriétaire d'une exploitation manufacturière quelconque, il vous serait indifférent d'exploiter votre usine le premier jour de la semaine comme tout autre jour?—R. Je dis que si notre usine est fermée le samedi, nous devrions avoir la permission de manufacturer le dimanche.

Q. Vous voulez exploiter votre usine le premier jour de la semaine, comme vous le feriez le troisième ou le quatrième jour?—R. Dans ce cas, pourvu que nous le fassions de telle sorte que nous ne troublions pas les autres, nos voisins, par exemple, et que nous ayons eu le soin de fermer notre usine le samedi.

Q. L'usine fonctionnerait-elle le premier jour, comme n'importe quel autre jour?—R. Telle n'est pas ma prétention; nous entendons, ce jour-là, écarter tout ce qui pourrait porter offense aux scrupules de conscience du voisin. De nouvelles industries ont vu le jour dernièrement, comme les manufactures de corsets, etc., qui ne demandent aucune machinerie, ou aucune exploitation faisant du bruit. Il n'est pas question pour nous de fonderies, de hauts-fourneaux ou de tout autre chose de ce genre qui ne s'appliquent pas à nous, car nous n'en possédons pas. Nous ne possédons actuellement que 7,000 mains en activité qui ne gagnent que la misérable pitance de $1 à $2 par jour; enlevez-leur ce jour-là pendant une seule journée, en sus de notre septième jour d'observance, et vous les condamnez à crever de faim; nous faisons nos efforts pour qu'elles ne soient pas une charge à la mendicité publique, mais nos efforts resteront lettre morte si vous leur enlevez leur gagne-pain.

Q. Nulle d'entre ces personnes ne travaille et le samedi et le dimanche?—R. Aucune d'elles.

Par M. Sinclair:

Q. Sont-ce des Juifs?—R. Oui

Q. Avez-vous des chrétiens parmi eux? Ils ne travaillent pas les deux jours en question, ne pouvant pas le faire, l'usine étant fermée le samedi, et ils ne demandent pas à travailler le dimanche.

Q. Néanmoins, si un chrétien était surpris à travailler, le dimanche, vous seriez passible d'amende, en vertu de votre amendement?—R. Je crois que oui. Il ne peut y avoir de difficulté là-dessus, vu que ces chrétiens doivent obéir à leurs scrupules de conscience.

Q. De même que si vous employiez des chrétiens à travailler le samedi, et des Juifs à travailler le dimanche, vous seriez coupables aux yeux de la loi?—R. Certainement

Par M Smith (Nanaïmo):

Q. De sorte que d'après votre amendement un chrétien ne peut travailler pour une compagnie juive que cinq jours par semaine?—R. C'est la même loi qui existe aujourd'hui: que cinq jours par semaine.

Par M. Ames:

Q. Je me permettrai de suggérer l'addition du mot: "consciencieusement et habituellement", cela ne vaudra-t-il pas mieux?—R. Je n'y ai pas d'objection si vous croyez ajouter plus de force à la pensée.

Q. Je crois qu'il lui faudrait nécessairement établir en cour que non seulement il avait des scrupules de conscience, mais qu'il avait pour habitude d'agir en conformité

avec ses scrupules de conscience?—R. Votre intention n'est pas de créer des hypocrites, nous y sommes tout aussi intéressés que le reste de la nation. L'amendement se lira comme suit: "Nonobstant toute loi au contraire quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour comme le Sabbat."

Q. La loi en question présente une de ces phases sur laquelle j'aimerais à avoir une explication; on répète, en certains endroits, que ce cas d'exception accordée aux Juifs ouvrira la porte aux abus, et pratiquement réduira à néant la loi existante dans les cités sur la question du travail, plusieurs personnes prendront avantage de cette nouvelle loi qui ne semblaient pas devoir tomber sous le bénéfice de votre amendement. que pouvez-vous dire, quant à l'observance du sabbat, en faveur de votre clause d'exemption comme ne devant pas intervenir, en quoi que ce soit, avec l'application de la loi générale?—R. La loi telle que formulée par l'amendement, qui limite l'exemption seulement à ceux qui observent consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine, et qui ne travaillent pas ce jour-là, n'est-elle pas la meilleure sauvegarde que vous puissiez désirer sur ce point?—R. Cette exemption n'est pas accordée à tout le monde, mais seulement à la personne qui croit consciencieusement au jour du sabbat et qui s'abstient de tout travail, ce jour-là, c'est la seule personne qui puisse bénéficier des privilèges attachés à la loi, car si toute autre personne veut en user. quel intérêt peut-elle en tirer, puisqu'elle s'enlève une journée de plus sur le travail de la semaine.

Q. Si telle personne réclame l'exemption, en vertu de la loi, pour le premier jour de la semaine, elle perd son droit au travail le septième jour?—R. C'est parfaitement cela, n'est-il rien de plus évident?

M. SMITH (Nanaïmo):—Bien que votre explication soit claire , il me semble que votre amendement devrait être rédigé en termes beaucoup plus lucides.

Par M. Ames:

Q. Vous n'auriez pas d'objection à ce qu'un hébreu encoure les mêmes pénalités qu'un chrétien pour avoir fait le travail servile du dimanche, si votre juif travaille le septième jour de la semaine?—R. Je ne comprends pas du tout votre question.

Q. Vous ne vous objectez pas à ce que l'Hébreu qui pouvait travailler le septième jour de la semaine, tel que pourvu par le bill, soit punissable comme toute autre personne qui se livrerait au travail le premier jour de la semaine?—R. Je ne sais pas si je saisis bien votre question. Si vous voulez faire un cas punissable au juif qui se livre au travail le septième jour, c'st là une toute autre question. La pénalité pour lui est que, s'il travaille le septième jour de la semaine, il ne peut pas travailler le dimanche, mais je ne crois pas que vous puissiez établir une nouvelle législation spéciale défendant aux Juifs de se livrer à toute espèce de travail le septième jour de la semaine, à moins de se rendre passible d'amende.

Q. Mais si l'Hébreu réclame une exemption en vertu de la loi, sur le fait qu'il s'abstient de tout travail le Septième Jour, il devrait souffrir les mêmes peines en n'observant pas le septième tout comme le chrétien qui n'observe pas la loi du dimanche?—R. Je ne vois pas la chose à ce point de vue. Le parlement ressusciterait-il la vieille loi hébraïque qui prohibait à tout homme le travail le Septième Jour?

Q. Le parlement se propose d'introduire dans ses statuts une loi qui punit le chrétien qui se livre au travail le saint jour du dimanche. Vous réclamez l'exemption de cette loi en vertu de vos principes religieux et vous demandez permission de travailler ce jour-là, sous le prétexte que vous observez le septième jour, alors qu'advient-il si vous travaillez le septième jour?—R. Alors je tombe sous le coup de la même loi que vous.

Q. Alors vous avez deux chances à courir?—R. C'est une chance, si vous le désirez, que vous pouvez aisément acquérir.

Par M. Piché:

Q. Combien êtes-vous de Juifs, à Montréal?—R. Environ 25,000; il y en a 40,000 au Canada.

Q. Quant à l'observance de votre Sabbat, votre église n'a-t-elle pas assez de pouvoir pour régir l'observance de votre dimanche, sans être obligée de s'adresser au parlement pour la faire observer?—R. Jusqu'à présent tout a bien fonctionné et jamais il ne s'est élevé de plaintes sous les lois existantes dans la province de Québec.

Q. Eh bien, votre église a tout le pouvoir nécessaire pour faire observer les prescriptions de sa religion, sans avoir besoin d'avoir recours au parlement?—R. Ce n'est qu'une persuasion morale. Ils n'ont pas de loi existante pour les mettre en pratique.

Q. Cette persuasion morale suffit-elle à elle seule pour maintenir vos principes religieux à la satisfaction de tous, à la satisfaction générale?—R. Là-dessus, je vous répondrai que la grande masse des Juifs observe le jour de notre Sabbat.

Q. Sans le besoin d'une loi du parlement?—R. Sans la crainte des peines pénitentiaires.

Par M. Ames:

Q. Dans le cas d'une pareille exemption et dans le cas où cette exemption aurait pour effet d'engager une grande proportion des Hébreux de travailler les deux jours en question; et dans le cas aussi où les principes religieux ne seraient plus assez puissants pour leur faire observer un jour sur deux, ne serait-il pas alors raisonnable que ce parlement s'arroge le droit par une clause de la loi pour lui donner le pouvoir d'abroger cette exemption?—R. Les Juifs ne peuvent pas travailler les deux jours consécutifs, il y a une amende imposée dans ce cas, et tel est l'effet de la loi.

Par M. Pringle:

Q. Ils sont punissables en vertu du *Lord's Day Act*?—R. Pour se soustraire à toute pénalité, il leur faut faire cete déclaration "en conscience et d'habitude j'observe le Septième Jour". Si ce point n'est pas établi, alors, comme tout chrétien, le Juif tombe sous le coup de la loi générale qui régit tout le monde.

Par le Président:

Q. La pénalité ne s'applique-t-elle pas seulement au travail servile, le premier jour de la semaine, la peine n'est encourue que pour l'inobservance du dimanche?

Par M. Sinclair:

Q. La cause sera difficile à établir quand elle repose uniquement sur la conscience d'un homme dont nul autre que lui n'en connaît l'existence?—R. La fermeture de sa place d'affaires en est le preuve.

M. Smith (Nanaïmo).—Il n peut pas travailler deux jours de suite, d'après l'amendement proposé.

Par M. Pringle:

Prima facie il est trouvé coupable s'il travaille le Jour du Seigneur; et en vertu du dit amendement il doit se présenter en cour et faire preuve qu'il observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine.

Par M. Ames:

Q. Bien, un homme travaille sans distinction qu'il soit juif ou chrétien. La première fois que la manufacture d'un juif fonctionne le dimanche, et qu'il est porté plainte, le juif entre en défense et tente d'établir qu'il observe consciemment et habituellement le septième jour; mais s'il est arrêté une seconde fois pour avoir travaillé le dimanche quand il a été trouvé au travail le samedi précédent, n'est-ce pas là une preuve contre lui qu'il n'observe pas consciencieusement et habituellement le septième jour et qu'il doit être puni?—R. Je vais plus loin que cela, et je ne crains pas de dire que s'il est établi à la première occasion qu'il travaille le samedi, il doit être déclaré coupable.

M. King.—Je n'ai qu'un mot à dire, M. le Président, à la question qui m'a été posée, et je déclare de nouveau que nous sommes sincèrement d'opinion que nous ne

pourrons pas raisonnablement réussir à nous entendre par le moyen d'une conférence. Nous avons discuté la question sur toutes ses faces, tous les faits nous sont connus, et une conférence n'apportera pas plus d'éclaircissements sur la question. Mais nous désirons tellement nous rendre compte de la moindre particularité, que nous ferons tout ce qui sera possible pour nous rencontrer avec M. Shearer, afin de connaître toutes ses vues. Nous désirerions savoir s'il nous sera fourni une autre occasion de rencontrer le comité, ou si nous aurons à soumettre le résultat de notre conférence par écrit?

Le Président.—Je ne puis pas siéger éternellement, il faut en finir avec cette question. Si vous êtes décidés à vous entendre et faire un rapport conjoint qui rencontre l'approbation de tous, inutile de vous entendre de nouveau. Si vous ne réussissez pas à en venir à une entente, le comité n'a plus qu'à continuer ses procédés, sans qu'il y ait besoin d'autres communications. Vous pouvez soumettre un rapport séparé, si vous le jugez à propos. Vous pouvez vous accorder sur certains points et différer sur d'autres, mais je ne crois pas que nous puissions recevoir d'autres délégations, autrement nous ne pourrions plus en finir avec cette question.

M. Shearer.—Je parle au nom de M. McPherson et au mien quand je déclare n'avoir aucune objection à entrer en conférence avec ces messieurs, bien que, pour l'instant, je sois de l'opinion de M. King, et doute fort qu'il en résulte rien de pratique. Mais il n'y a pas de raison pour que nous ne fassions pas un dernier effort, dans tous les cas. Je suis d'opinion, messieurs, que vous nous rendrez ce témoignage que nous avons montré du zèle pour discuter la question sur toutes ses faces, à chaque phase de la procédure. Je dois dire, en réponse à la prétention de M. Goldstein touchant le chiffre de la population juive d'après le recensement de 1901, que le nombre en est dans le pays de 16,401; il serait surprenant si ce nombre depuis cette date s'était accru jusqu'à 40,000. J'ai en ma possession deux dépositions assermentées que je n'ai pas jugé à propos de produire à moins de circonstances particulières, l'une est du président de l'Association ministérielle de Montréal, et l'autre des séculiers de la dite localité, à l'effet qu'une certaine manufacture appartenant aux Juifs et opérée par eux fonctionne les sept jours de la semaine. Je désire produire ces dépositions, en face des déclarations qui ont été faites devant le comité. A propos des Adventistes du Septième jour, qui se réclament de 1,500 membres, je dois dire que la moyenne ordinaire des hommes faisant partie d'une congrégation de cette secte, si je suis bien renseigné, n'est que de 20 pour 100. D'après ce calcul, les hommes seraient au nombre de 300 environ, et c'est là une estimation assez large, puisque ce sont pour la plupart des agriculteurs. Il y a probablement pas moins de 50 d'entre eux qui sont prédicateurs, évangélisateurs et agents envoyés par l'*American Seventh Day Church*, dans ce pays pour évangéliser la population à sa doctrine, de sorte qu'il se peut que le nombre des hommes faisant partie de cette congrégation ne soit pas plus de 250.

Le sénateur Power.—Je n'ai pas du tout l'intention de discuter le principe du bill; je désire simplement vous suggérer certains changements à faire dans le dit bill, dans le but de couper court à la nécessité de discuter ces changements lors de sa présentation au Sénat. Le premier point sur lequel je désire attirer l'attention du comité, c'est sur le titre du bill. Je crois que le nom à donner au dit bill est susceptible de modification. C'est un Acte concernant le jour du Seigneur. Eh bien, ce n'est pas là le nom par lequel tout le monde reconnaît le premier jour de la semaine dans le pays. Le premier jour de la semaine est généralement reconnu comme étant le "dimanche". Et, dans le cas des Juifs, le septième jour est reconnu comme étant le *Lord's Day*. Je crois que le titre du bill sera infininemment plus approprié si vous le changiez en celui de un Acte concernant l'observance du Dimanche.

M. Sinclair.—Que direz-vous de "jour du Sabbat"?

Par M. Pringle:

Q. Pourquoi ne s'appellerait-il pas simplement "Un Acte pour Observance du Premier Jour de la Semaine"?—R. Beaucoup de personnes ne comprendrait pas ce que cela veut dire. Tandis que tout le monde comprend ce que veut dire le dimanche.

Q. C'est là le nom qu'on lui donne aux Etats-Unis, " L'observance du Premier Jour de la Semaine "?—R. Il y a un point qui a soulevé, je crois, un grand nombre de discussion, c'est la question des journaux du dimanche. Suivant moi rien n'est plus propre à détourner le public de l'observance du dimanche et à l'empêcher d'aller à l'église, que la vente des journaux du dimanche. Je sais qu'aux Etats-Unis, généralement, le maître de la maison s'abstient d'aller à l'église parce qu'il reste à la maison à lire les journaux du dimanche, ainsi que les autres hommes de la même famille. Dans l'intérêt de l'ouvrier qui fait la mise en page de ces journaux et dans celui des citoyens qui en font ensuite la lecture, des mesures de rigueur devraient être insérées dans la loi, pour empêcher la circulation de ces journaux le dimanche.

Par M. Pringle:

Q. Nous avons à faire une loi d'exception pour permettre la vente de ces journaux, attendu que le bill tel que rédigé n'en permet pas la vente.—R. Je ne l'entends pas ainsi. C'est là un des côtés de la question. D'un autre côté, je ne vois rien dans ce bill qui autorise, ou qui du moins exempte les compagnies électriques de tramway des obligations de ce bill. Je sais que le " Lord's Day Alliance " a déclaré que le bill n'affectait pas les compagnies de tramway électriques.

M. SHEARER.—La clause 14 ?—R. Mais tel que j'interprète le bill——

Le PRÉSIDENT.—Si je comprends bien les tramways urbains ont leur charte de la législature provinciale qui leur permet d'opérer, et en conséquence ne sont pas couverts par le présent acte.

M. SINCLAIR.—Sous-section E " Le transport des voyageurs et les malles de Sa Majesté ", puis la clause 14 : " Rien dans les présentes n'affectera l'opération de tout acte actuellement en force ou à être mis en vigueur dans n'importe quelle province du Canada relativement à n'importe quelle question de chemin de fer sous le contrôle exclusif de l'autorité d'aucune des dites provinces.'

Par le Président:

Q. Les tramways urbains ne vous ont fait aucune représentation?—R. Alors, peut-être que la loi telle que rédigée les protège, mais il me semble qu'il devrait être établi clairement que rien dans le présent acte n'interviendra dans l'opération des tramways.

Par M. Pringle:

Q. Vous avez contre vous le fait que la loi n'est pas la même dans toutes les provinces, par exemple dans l'Ontario, les tramways ont la permission de circuler dans certaines villes et non dans d'autres, de sorte que vous avez à vous régir d'après la loi à cet égard?—R. Peut-être la clause 14 rencontre-t-elle ce point.

Par M. Smith (Nanaïmo) :

Q. C'est notre intention qu'il en soit aisi?—R. Ma proposition c'est que cet acte n'affecte en rien la circulation des tramways. Puis il y a encore une couple de questions sur les quelles j'attire votre attention. C'est la clause 9, " E sera défendu à toute personne ce jour-là de s'exercer au tir à la cible ou autrement ou de faire usage de fusil, carabine ou autre arme à feu quelconque dans le même but. Certains amis de l'alliance proposent d'insérer aussi les mots, " faisant la chasse ou la pêche." Je crois que ce serait là une des choses qui soulèverait le plus d'objections; vaudrait autant dire qu'un propriétaire de 100 acres de terre qui voudrait pêcher une truite le dimanche, dans un creek qui traverserait son terrain, serait en contravention avec la loi. Je crois qu'il serait absurde et outrageant de passer une telle loi.

Par M. Sinclair:

Q. Cela est absurde et ne se trouve pas dans le dit acte?—R. Je vous demande pardon, la proposition en a été faite par l'alliance.

M. SHEARER.—Il y a eu entente à ce sujet dans une conférence entre les membres du parlement et les sénateurs, il n'en a pas été question par l'alliance.—R. Dans tous les cas il y a eu un projet de loi imprimé avec cette clause, et je déclare qu'il ne rencontre pas mon approbation, loin de là. D'un autre côté, je ne vois pas pourquoi une demi-douzaine de volontaires ne pourraient pas se rendre à Rockliffe le dimanche après-midi pour pratiquer l'exercice du tir; c'est là une bonne et saine récréation et qui ne nuit pas à qui que ce soit.

Par M. Pringle:

Q. D'autres personnes peuvent s'en offenser?—R. J'allais suggérer un amendement à la clause 9, par lequel il serait interdit de s'exercer au tir, le dimanche avant-midi. Cela change naturellement la question. Les fidèles vont à l'église le matin généralement, et nulle incommodité ne pourrait en résulter pour ceux qui se rendent à l'église.

Q. Vous avez la classe des écoles, le dimanche après-midi et le service du dimanche, le soir?—R. Je suis d'opinion que les excursions et tout exercice de ce genre devraient être permis le dimanche après-midi, s'ils ne peuvent l'être dans l'avant-midi.

Le comité s'ajourne.

MERCREDI, 9 mai 1906.

Le comité s'est réuni à 10 heures du matin, sous la présidence du Dr Daniel.

Le PRÉSIDENT.—Le ministre de la Justice a pensé, comme il y a plusieurs comités qui se réunissent ce matin, et qui exigent la présence d'un bon nombre d'entre nous, le ministre de la Justice a pensé qu'il valait aussi bien entendre maintenant les rapports de la conférence de la *Lord's Day Alliance* et des compagnies de transport. Nous en aurions alors fini, et nous pourrions ensuite nous réunir à notre loisir et quand il nous conviendrait.

M. SMITH (Nanaïmo).—Je suppose que les rapports de la conférence devront être imprimés dans les procès-verbaux.

Le PRÉSIDENT.—Il seront imprimés. Nous avons ici une lettre de M. Chrysler contenant des communications de la part de M. McNicholl, de la *Chicago and North-Western Company,* et de la *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway Company,* concernant le trafic du dimanche.

M. FITZPATRICK.—A quoi se rapportent ces lettres?

M. CHRYSLER.—A la nature du travail exécuté sur ces deux chemins le dimanche.

M. FITZPATRICK.—Sont-ce là les deux chemins dont il a été fait mention?

M. CHRYSLER.—L'un est le *Chicago and North-Western Railway.*

M. SHEARER.—Il a été fait mention des deux.

M. FITZPATRICK.—Et ils font connaître la situation?

M. CHRYSLER.—Oui. Dans chaque cas, la lettre est du second vice-président, qui gère la compagnie. Il y a aussi une lettre de M. Piers, qui gère les lignes de steamers du Pacifique Canadien.

M. FITZPATRICK.—Je proposerais, si le comité y consent, et comme ces lettres sont, je suppose, la contre-partie de ce que M. Shearer a déclaré, que leur contenu lui soit communiqué. Il ne serait que juste qu'il ait l'occasion de prendre connaissance de leur contenu, si ce contenu contredit sur quelque point ce qu'il a déclaré.

M. SHEARER.—Les lettres que nous avons produites étaient revêtues des signatures officielles de la compagnie, c'est-à-dire qu'elles étaient signées par le gérant général et par le surintendant. C'étaient des pièces authentiques dans les deux cas.

ANNEXE No 1

M. Chrysler.—J'admets parfaitement ce que dit le ministre, mais il y a des communications qui ont été imprimées dans les procès-verbaux du comité et que nous n'avons jamais vues avant qu'elles fussent ainsi imprimées. Par exemple, il y a trois ou quatre pages d'une communication anonyme de quelqu'un qui se dit expert et il y a des assertions concernant les officiers des deux chemins de fer. M. McNicoll et M. McGuigan, dont on n'a pas parlé lorsque ces messieurs ont été interrogés comme témoins.

M. Fitzpatrick.—Voulez-vous dire qu'il y a une communication portant la signature d'un expert anonyme?

M. Chrysler.—Je ne suis pas certain de cela.

M. Fitzpatrick.—Parce que vous n'avez pas besoin de vous préoccuper de ce qui est anonyme.

M. Chrysler.—J'aimerais que le comité examinât les réponses faites aux observations de M. McNicoll et de M. McGuigan. Ils n'ont pas eu l'occasion de fournir leurs explications.

M. Fitzpatrick.—Je ne vois pas que cela doive nous préoccuper. Je persiste toujours à dire, M. le Président, que si ces lettres sont produites pour contredire quelque déclaration de M. Shearer, il devrait avoir l'occasion de les voir.

M. Chrysler.—Elles ne contredisent pas; elles ne font qu'indiquer quelle est la pratique. Je crois que M. McNicoll n'a écrit que pour dire quelle pratique ils suivent quant à l'observance du dimanche.

Le Président.—Eh bien, M. Shearer aura l'avantage d'examiner les lettres.

Les rapports et les lettres produites sont comme suit:—

A l'honorable Président et aux honorables membres du comité spécial de la Chambre des communes chargé d'étudier le bill n° 12, concernant l'observance du dimanche.

Honorables messieurs,—Nous vous soumettons le rapport suivant: Conformément aux instructions du comité, nous avons eu une conférence avec les représentants des compagnies de transport, le mardi, 1er mai, dans le but de nous entendre, si possible, sur les dispositions à introduire dans ce bill en remplacement des paragraphes (*g*) et (*h*) de l'article 4 concernant le maniement et l'expédition des marchandises.

Etaient présents, MM. McNicoll, Léonard, Drinkwater, Creelman, Casgrain, Chrysler, Biggar et Osborne, représentant les compagnies de chemins de fer; sir Hugh Allan et MM. Meredith, King et Redford, représentant les intérêts de la navigation, et MM. Stout et Blair, représentant les compagnies de messageries. La conférence a duré environ deux heures. Une discussion s'est engagée, au cours de laquelle ces messieurs ont donné, concernant le transport, d'autres détails que ceux qui ont été soumis à votre comité. Ces autres renseignements nous ont forcés de reconsidérer sur quelques points les propositions que nous étions alors à préparer, dans le but de remédier aux difficultés dans la pratique antérieurement signalées. Lorsque nous avons comparu devant le comité, nous avons déclaré que, tout en étant parfaitement convaincus que les difficultés énumérées dans l'exposé des compagnies de transport étaient beaucoup exagérées, nous étions cependant d'opinion que l'on pourrait raisonnablement faire certaines concessions, pour remédier à celles de ces difficultés qui sont reconnues, comme, par exemple, les surveillants des voies, l'enlèvement de la neige et de la glace des rails, le déchargement des marchandises et des colis de messageries des trains de voyageurs et des bateaux transportant les voyageurs, et de retrancher la proposition ayant pour effet d'empêcher les navires employés au transport des marchandises d'aller plus loin que leur premier port de relâche.

Nous avons informé la conférence que nous étions déterminés à conserver la position que nous avions prise devant le comité et que nous venons d'indiquer.

M. McNicoll, devant le comité, et de nouveau devant la commission, a dit qu'il serait préférable de changer la forme du bill, et d'énumérer tout simplement les choses defendues, au lieu de défendre tout travail, et énumérer les exceptions.

En réponse à cette proposition, nous avons fait remarquer que si la forme du bill était changée de la manière indiquée, tous les autres intérêts qu'il atteint seraient affectés, aussi bien que le transport, et qu'il serait alors nécessaire de spécialiser tout ce que l'on veut prohiber, ce qui serait à peu près impossible.

En outre, nous avons engagé M. McNicoll à énumérer les actes qui, dans son opinion, pourraient être prohibés en matière de transport des marchandises.

Il répondit que le maniement des marchandises par trains ordinaires, c'est-à-dire les expéditions par wagons détachés dans les trains locaux non destinés à la concurrence, pourraient peut-être être supprimées; mais il ne voulait mentionner rien autre chose qui, selon lui, pouvait être défendu. Cela, croyons-nous, établit clairement que ce serait chose très simple pour les intéressés dans la question du transport, de rédiger un bill dont le plan serait d'énumérer toutes les choses qui, selon eux devraient être défendus, et montre combien leur attitude au sujet de ce bill est déraisonnable.

Nous avons de plus déclaré qu'à la prochaine séance de la conférence, nous serions prêts à soumettre un amendement embrassant tous les changements qui, selon nous, pourraient être apportés au bill, afin de remédier aux difficultés soulevées par les intérêts que ces messieurs représentent, et nous avons demandé de fixer une date à cette fin. Ils se sont cependant retirés de la conférence, sans accéder à notre demande, et sans donner aucune indication de leur intention ou de leur désire d'avoir une nouvelle conférence. Ils n'ont pas communiqué avec nous depuis.

Quoique nous ne soyons arrivés à aucune entente à cette conférence, de nouveaux éclaircissements nous ont été apportés, qui tendent à démontrer quil est peut-être raisonnable d'atténuer considérablement les restrictions imposées au trafic des marchandises par les clauses (*g*) et (*h*) du bill, telles que rédigées maintenant.

L'amendement soumis par les compagnies de transport, lorsqu'elles comparurent devant le comité, à savoir: qu'elles devraient avoir le même privilège pour leurs marchandises le dimanche que tout autre jour,—nous parait déraisonnable au plus haut point. Pourquoi, auraient-elles des droits souverains? Pourquoi, au lieu d'être assujéties à la loi comme les autres, feraient-elles leurs propres lois? La prétention des compagnies de chemin de fer qu'elles ne peuvent lutter avantageusement avec les chemins de fer américains n'a pas été prouvée . D'un autre côté, la preuve que nous avons apportée de la soumission volontaire des puissantes compagnies de chemins de fer américains malgré la concurrence de chemins fonctionnant sept jours par semaine, à des règlements différents peu des clauses actuelles (*g*) et (*h*) du bill, démontre le contraire.

Ces règlements, dans le cas du *Chicago and Northwestern Railway,* dont la longueur est à peu près la même que le chmin de fer du Pacifique Canadien, ont été appliqués depuis plus de trois ans et on s'y est tenu strictement. Il est vrai, comme l'ont dit les compagnies de chemin de fer, que les conditions dans lesquelles fonctionnent les chemins américains ne sont pas tout-à-fait identiques à celles qui existent au Canada. On peut admettre cela; mais cela n'établit pas qu'une compagnie de chemin de fer ne peut pas prospérer au Canada avec des restrictions, concernant le trafic des marchandises le dimanche, qui n'empêchent pas un grand chemin de fer de fonctionner avec succès aux Etats-Unis. Parce que les conditions régnant dans les deux pays sont différentes, la conclusion contraire, savoir: que si les chemins de fer américains réussissent sous l'empire des règlements volontairement acceptés pour des raisons économiques, dès lors les chemins de fer canadiens peuvent faire la même chose,—pourrait être déduite avec autant d'apparence de raison.

Quoiqu'il en soit cependant, au nom de notre association, et dans le but de faire disparaître toutes restrictions qui pourraient indûment entraver les opérations de ces compagnies, si les clauses actuelles étaient adoptées, nous ne nous opposerions pas à ce que d'autres clauses leur fussent substituées, à l'effet suivant :

1. L'autorisation, pour tous trains et vaisseaux, en transit lorsque commence le dimanche, de continuer leur marche jusqu'à destination. Ceci permettrait :

(*a*) De rendre à destination non seulement tout le bétail vivant, les produits périssables et les grains, mais aussi toutes autres espèces de marchandises.

(*b*) Cela permettrait aux wagons de retour, de continuer jusqu'au lieu de chargement, s'ils sont en transit le dimanche matin.

(*c*) Cela permettrait aux employés de retourner chez eux pour le dimanche, ou pour une partie de ce jour, aussi facilement qu'ils peuvent le faire dans l'état actuel des choses.

(*d*) Les navires en transit ne seraient pas retenus à un port de relâche.

2. Le chargement et le déchargement des marchandises, aux points intermédiaires des paquebots et trains de voyageurs. Comme les voyageurs ont le droit de continuer leur voyage, il peut être raisonnable d'accorder une certaine liberté pour charger et décharger les marchandises, et, entre autres résultats, cela permettrait le chargement et le déchargement, au lieu de destination, des marchandises y destinées, y compris les marchandises expédiées en grande vitesse.

Le privilège devrait être limité aux points intermédiaires, parce que :

(*a*) La difficulté à laquelle on veut remédier avec cette concession n'existe pas aux points terminaux, et;

(*b*) S'il était étendu aux points terminaux, cela permettrait aux compagnies de messageries et autres de poursuivre leurs opérations dans toutes leurs divisions, en toute liberté, ce qui n'est ni nécessaire, ni désirable.

3. Le déblaiement de la neige et de la glace, pour tenir les rails et les gares libres, et tout autre travail nécessité pour la libre circulation du trafic. En outre d'autres travaux nécessaires, cela permettrait de débarrasser les voies et les gares en tout temps de la neige et des glaces.

4. Le chargement et le déchargement des vapeurs océaniques et des autres navires, quand, autrement, ils seraient indûment retardés au delà de la date de leurs départs, ou en risque imminent de manquer le voyage, par suite de la clôture de la navigation.

5. Le travail des équipes de gares manœuvrant les wagons, pendant des heures déterminées. La pratique en usage dans la grande cité de Montréal, comme l'a déclaré M. McNicoll dans la conférence avec nous, en obéissance de règlements qui ont eu force de loi pendant des années, limite le garage des marchandises aux heures de la nuit, et les compagnies n'éprouvent aucune difficulté, à conduire leurs opérations avec cette restriction. Cela démontre qu'une loi générale en ce sens, loin de constituer rien d'inacceptable donnerait à ces employés des gares la liberté de passer chez eux toutes les heures du dimanche, pendant la durée de la journée.

Comme accessoire au trafic des bateaux qui serait permis, si ces concessions étaient accordées, le travail des employés sur les canaux pourrait être autorisé pendant des heures déterminées.

Nous ne pouvons faire autrement que de penser qu'en allant au delà de ces concessions extrêmement libérales aux compagnies de transport, nous mettrions en danger l'objet même de ce bill.

6. Les compagnies de transport ont prétendu, devant le comité, que dans certains cas elles ont accordé des congés à leurs employés, pendant la semaine, et que, dans quelques cas aussi, elles leur ont payé un prix plus élevé pour le travail du dimanche que pour le travail des autres jours.

Dès lors, comme complément aux privilèges proposés, ayant pour objet de permettre qu'il soit fait certain travail le dimanche, nous suggérons que des dispositions soient introduites dans le bill, stipulant que les employés, qui ont travaillé le dimanche, aient un autre jour chaque semaine pour se reposer, et qu'ils aient droit à un salaire double pour le travail du dimanche.

Ces propositions, nous avons raison de le croire, seront approuvées par le public en général, qui considère comme déraisonnable et injustifiable l'attitude des compagnies

de transport: elles seront acclamées avec grande joie par les ouvriers du pays tout entier et tendront fortement à abaisser au strict nécessaire le travail du dimanche, qualifié "travail nécessaire" par les compagnies.

(Signé) R. W. McPHERSON,
J. G. SHEARER.

BUREAU CENTRAL,
OTTAWA, CANADA, 1er mai 1906.

M. J. W. DANIEL, M.D., M.P.,
Président du comité chargé d'étudier le bill n° 12,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Nous faisons respectueusement part à votre comité que, comme représentants des intérêts de l'industrie du transport au Canada, nous avons eu, à la demande de votre comité, une conférence avec le révérend M. Shearer et M. McPherson, représentants de la *Lord's Day Alliance.*

Etaient présents: M. D. McNicoll, M. Drinkwater, M. Léonard et M. Creelman, C.R., représentant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, M. W. H. Biggar, C.R., représentant la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc; sir Montague Allan et M. R. W. Redford, représentant la *Shipping Federation of Canada*; M. Francis King, représentant la *Dominion Marine Association* et M. Y. S. Stout, représentant la *Dominion Express Company.*

Après une discussion générale, qui a duré près de trois heures, nous avons déclaré aux représentants de la *Lord's Day Alliance* que nous avions soumis au comité un amendement au bill, résumant notre avis là-dessus. Nous leur avons alors demandé s'ils avaient quelques propositions à faire, leur assurant que nous étions parfaitement consentants à les discuter avec eux, et à examiner si nous ne pourrions pas trouver un terrain commun sur lequel nous pourrions nous entendre. A ceci, ces messieurs répondirent qu'ils n'avaient reçu que dans la matinée le rapport imprimé d'une partie de la preuve; qu'il leur était très difficile de saisir entièrement la situation, et qu'ils n'étaient pas prêts dans le moment à définir finalement quelles concessions ils seraient disposés à faire, à l'exception du transport des marchandises par express et le déchargement des navires transportant les voyageurs, et que, sujet à ces exceptions, le bill contenait leurs propositions et qu'ils s'en tenaient à ce bill.

Il nous parut clair, vu le temps écoulé depuis la dernière séance de votre comité, et après la longue discussion pendant plusieurs heures, que les représentants de l'Alliance n'étaient prêts à faire aucune concession pratique, et qu'il était inutile de prolonger une conférence dont il n'y avait à attendre aucun résultat tangible.

Respectueusement à vous,

TH. CHASE-CASGRAIN,
F. H. CHRYSLER,
Pour les compagnies de chemin de fer du Canada.

FRDK. E. MEREDITH,
Pour la " Shipping Federation of Canada ".

FRANCIS KING,
Pour la " Dominion Marine Association ".

OTTAWA, CANADA, 8 mai 1906.

M. J. W. DANIEL, M.D., M.P.,
Ottawa.

Bill sur l'observance du dimanche.

CHER MONSIEUR,—Permettez-moi de vous transmettre les lettres ci-jointes provenant de trois sources différentes, concernant les sujets en discussion devant votre comité.

1. Une lettre de M. Peters, gérant 'général du service des steamers de l'Atlantique de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, concernant la plainte faite dans le témoignage du révérend M. Shearer, au sujet des chargements faits le dimanche à Liverpool.

2. Une lettre de M. McNicoll, vice-président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, à l'adresse de M. W. A. Gardner, premier vice-président de la *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway Company,* relativement au transport des marchandises sur ce chemin de fer, le dimanche, et la réponse de celui-ci. La partie significative de cette lettre est la remarque de M. McKenna qu'il serait impossible de discontinuer tout le service du transport des marchandises, le dimanche, à la seule exception de produits périssables et du bétail vivant.

3. Une lettre de M. McNicoll, de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, à M. W. A. Gardner, premier vice-président de la *Chicago and Northwestern Railway Company,* et la réponse de celui-ci. Le passage important dans cette lettre est que le transport des marchandises le dimanche n'est pas restreint aux produits périssables et au bétail vivant, mais que le nombre des trains de marchandises de classe inférieure dépend entièrement de la somme des affaires.

Je me suis enquis auprès du greffier du comité et j'ai appris qu'aucune date n'avait été fixée pour la réunion du comité et qu'il était possible que la seule séance qui serait tenue le serait à huis-clos. J'inclus en conséquence ces lettres pour qu'elles soient déposées devant le comité. S'il se tient une séance publique, à laquelle les parties intéressées puissent être de nouveau entendues, j'aimerais à avoir l'avantage de présenter ces lettres personnellement.

Je pars pour Toronto ce soir et je serai absent le reste de la semaine.

Il n'est plus qu'un sujet sur lequel je désire appeler votre attention; c'est celui du trafic par *express.* Le révérend M. Shearer est tout à fait dans l'erreur lorsqu'il dit, dans sa déclaration imprimée à la page 181 de la preuve, qu'il n'y a pas de raison de permettre aux wagons d'*express* ou aux fourgons qui recueillent les fruits de long du chemin de fer du Pacifique Canadien, de circuler le dimaanche, parce qu'ils ne pourraient être utilisés que dans le but de transporter les fruits apportés le dimanche. Le fait est que les wagons à fruits, dont M. Stout a parlé dans son témoignage, à la page 28, prennent en passant les fruits qui ont été apportés le samedi.

Bien sincèrement à vous,

F. H. CHRYSLER.

MONTRÉAL, 7 mai 1906.

M. F. H. CRYSLER, C.R.,
Ottawa.

CHER MONSIEUR CHRYSLER,—Dans le rapport du comité chargé d'étudier le bill n° 12, concernant l'observance du dimanche, je vois que M. Shearer a fait certaines déclarations relativement au travail du dimanche à Liverpool.

J'inclus une lettre de M. Piers, notre gérant des lignes de paquebots océaniques, qui parle par elle-même. J'ignore quelle position officielle occupe M. Forester, mais il

n'y avait certainement rien qui pût lui donner le droit d'affirmer que nous sommes les principaux coupables ou que nous nous efforçons d'inaugurer une nouvelle méthode dans le port de Liverpool.

Bien sincèrement à vous,

D. McNICOLL.

MONTRÉAL, 7 mai 1906.

M. D. McNICOLL,
Vice-président,
Montréal.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de l'annexe n° 1 du comité spécial chargé d'étudier le bill n° 2 concernant le dimanche, marquée n° 4, et de la page 175, ainsi que des remarques de M. Shearer sur le sujet du travail du dimanche à Liverpool, permettez-moi de déclarer catégoriquement que, à moins qu'un paquebot de notre ligne, qui doit prendre la mer un mardi, soit retardé par accident ou le mauvais temps, au point de n'arriver à Liverpool que le vendredi ou le samedi précédents, nous ne penserions jamais à obtenir un permis de travailler au chargement le dimanche, pas plus que nous ne travaillerions au chargement en aucun port du Canada, dans les mêmes circonstances. D'une manière générale, le travail du dimanche implique une perte pour le propritaire d'un navire, ce qui, de soi, constitue une sauvegarde parfaite contre le travail du dimanche.

Sincèrement à vous,

A. PIERS,
Gérant des lignes de steamers.

SUR L'EMBRANCHEMENT DE MANIWAKI, P., 2 mai 1906.

M. WILLIAM GARDNER,
Vice-Président,
Chicago and North-western Railway.

CHER MONSIEUR,—Le parlement Canadien discute actuellement en Chambre un bill pour établir une meilleure observance du dimanche. Ce bill est quelque peu draconien comme vous le verrez par la copie ci-incluse. Les représentants de la *Lord's Day Alliance* produisent comme le plus fort atout de leur jeu quelques lettres qu'ils prétendent avoir reçues de votre compagnie, constatant que vous ne transportez, le dimanche, sur votre réseau, que les produits périssables et le bétail vivant, et aucune exception n'est mentionnée.

Je serais heureux que vous puissiez engager quelqu'un à m'écrire un mot expliquant exactement quelle est votre méthode d'agir, pendant combien de temps elle a été mise en pratique, et de quel œil vous en considérerez les résultats. La question de la concurrence est-elle entièrement mise de côté, et vous plairait-il de me dire si vous seriez satisfaits de voir votre méthode devenir obligatoire, par une loi à laquelle on ne pourrait se soustraire pour aucune considération? Est-ce que la livraison des marchandises d'express aux trains de voyageurs est aussi interdite chez vous?

Sincèrement à vous,

D. McNICOLL,
Chicago and North-western Railway Company.

CHICAGO, 5 mai 1906.

M. D. McNICOLL,
Vice-président,
Chemin de fer du Pacifique Canadien,
Montréal, Canada.

CHER MONSIEUR,—Votre lettre du 2 mai m'est parvenue, avec le bill qui l'accompagne, concernant l'observance du dimanche.

La politique ou l'attitude du *Northwestern Railway* relativement au travail du dimanche n'est extrême ni dans un sens ni dans un autre, et il est possible que nous ayons été à ce sujet plus louangés que nous ne le méritons réellement. J'ignore quelle correspondance peut être entre les mains de ceux qui demandent l'adoption de ce bill, mais nous nous sommes toujours efforcés, en répondant aux communications qui nous sont faites, de nous expliquer de manière que notre situation ne pût jamais être mal comprise ou exagérée. Les faits sont à peu près comme suit:—

Nous avons décidé, il y a cinq ou six ans, de discontinuer les excursions du dimanche, pour deux raisons: la première, il n'y avait absolument pas de bénéfices dans l'affaire; la seconde, nous avons cru que nos employés n'en seraient que mieux d'avoir un jour de repos, plutôt que d'être employés à une besogne qui ne rapportait aucun bénéfice.

Nous nous sommes aussi élevés contre l'ancienne habitude de réserver pour le dimanche tout ce qu'il n'était pas commode de faire les jours de semaine, et de consacrer ainsi un jour sur sept à un ménage général. Pendant certaines saisons de l'année les chemins de fer à Chicago ont volontairement diminué la réciprocité ou l'échange de l'aiguillage sur leurs voies—il y a plusieurs années chacun travaillait fort le dimanche et n'avait plus rien à faire le lundi. Cela arrivait généralement en juin, juillet et août.

Nous faisons circuler tous nos trains de voyageurs, nos wagons d'express et nos wagons-poste le dimanche comme tout autre jour. Quand je dis tous nos trains de voyageurs, je n'entends pas que nous en avons autant en mouvement le dimanche que les jours de semaine, mais tous les trains circulant sur la voie principale sont quotidiens et nous sommes obligés de faire circuler, pour accommoder le public, environ 40 pour 100 de nos suburbains. De plus, nous avons de cinq à huit cents wagons à bestiaux que nous chargeons et mettons en mouvement à partir de minuit le samedi, de façon à ce qu'ils arrivent à Chicago de bonne heure le lundi matin.

Nous mettons aussi en circulation chaque jour tous nos trains de marchandises livrables à date fixe ou périssables. Le nombre des trains de marchandises de classe inférieure dépend entièrement de la somme des affaires que nous avons en mains.

Je ne crois pas que nous soyons les seuls à nous efforcer de libérer le plus grand nombre possible de nos employés du travail du dimanche autant que faire se peut. Nous sommes de " simples voituriers " tenus de satisfaire aux exigences du public, le jour du dimanche, au point de vue de la diligence et de l'efficacité, de la même manière que tout autre jour de la semaine. Il m'a toujours paru que c'est là un sujet sur lequel liberté entière devrait être laissée à ceux qui ont la responsabilité de l'administration des chemins de fer, car on ne peut s'en rapporter à leur jugement pour décider ce qui est nécessaire et ce qui ne l'est pas. Si jamais on leur enlevait cette prérogative d'une entière liberté, mon expérience en matière de transport me porte à croire que les résultats en seraient fort peu satisfaisants.

Sincèrement à vous,

W. A. GARDNER.

MONTRÉAL, 6 mai 1906.

M. A. R. CREELMAN, C.R.,
Aviseur général,
Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'inclus une lettre reçue en réponse à celle que j'ai écrite à M. McKenna, deuxième vice-président du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway* et en charge de l'administration de ce chemin.

La méthode qu'ils suivent est exactement la nôtre. La raison qui m'a engagé à écrire à cette compagnie est que mention a été faite, au cours de la discussion avec les représentants de la *Lord's Day Alliance*, que le *Chicago, Milwaukee and St. Paul* était alors à étudier la convenance de discontinuer tout trafic le dimanche, de la même manière que l'on a prétendu que l'a fait le *Chicago and Northwestern.*

Vous pourriez juger opportun de produire cette lettre pour l'incorporer à la preuve.

Sincèrement à vous,

D. McNICOLL.

CHICAGO, MILWAUKEE AND ST. PAUL RAILWAY COMPANY,
CHICAGO, 4 mai 1906.

M. D. McNICOLL,
Vice-président, chemin de fer du Pacifique Canadien,
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 2 mai avec copie du bill concernant l'observance du dimanche. Il n'y a pas eu de changement dans le mode d'opération du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway,* le dimanche, si ce n'est que les excursions uniquement dans un but de plaisir, ont été discontinuées; en réalité, nous avons combattu les excursions de toute nature le dimanche, et c'est le désir de la compagnie de donner aux employés en service sur les trains, toute liberté de se reposer le dimanche, du moins en autant que cela puisse se concilier avec les horaires des trains de voyageurs, avec le transport indispensable des produits périssables, du bétail vivant, et avec tout autre trafic qui peut sembler nécessaire le dimanche pour que la compagnie remplisse pleinement ses obligations envers le public. Ce dernier trafic implique que, aux époques de grande activité, les heures s'écoulant de minuit le samedi à minuit le dimanche, doivent être utilisées pour assurer la libre circulation des marchandises, de façon à empêcher la congestion et éviter tout retard pour le matériel.

Si tout le service des marchandises était suspendu le dimanche (à l'exception des produits périssables et du bétail vivant), les moyens à la disposition des compagnies de chemin de fer pour le service du public en seraient réduits de près d'un septième. Il ne faut pas penser à cela, car durant une période considérable chaque année, l'activité du trafic est tellement grande que les marchandises parcourant la voie principale doivent circuler le dimanche. Ce trafic est cependant toujours orgnisé de façon à n'employer que les hommes nécessaires pour que la compagnie remplisse ses obligations, et l'on ne perd jamais de vue cette question de permettre au plus grand nombre possible des employés le repos du dimanche.

Très sincèrement à vous,

E. W. McKENNA,
Deuxième vice-président.

ANNEXE No 1

2 mai 1906.

M. E. W. McKenna,
Deuxième vice-président,
Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway,
Chicago.

Cher monsieur,—Le bill ci-joint concernant l'observance du dimanche est actuellement devant le parlement canadien. Les représentants de la Lord's Day Alliance, qui le poussent vigoureusement, utilisent certains témoignages qu'ils ont obtenus, quant à l'abstention du travail du dimanche sur le Chicago and Northwestern, et ont aussi affirmé qu'ils ont eu des lettres de quelques-uns de vos officiers à l'effet que cette abstention aurait été si satisfaisante que le Chicago, Milwaukee and St. Paul est aussi sur le point d'adopter la méthode du Northwestern.

Vous verrez que ce qu'on propose au Canada est assez draconien et nous en avons peur. Je serais heureux que vous eussiez la complaisance de me faire connaître exactement quelle position votre compagnie a prise ou ce qu'elle entend faire à ce sujet.

Sincèrement à vous,

(Signé) D. McNICOLL.

Mémoire concernant les lettres soumises par le chemin de fer du Pacique Canadien par l'intermédiaire de M. F. H. Chrysler, C.R.

Aux honorables président et membres du comité spécial chargé d'étudier le bill n° 12, sur l'observance du dimanche.

Honorables messieurs,—Permettez-moi de faire les observations suivantes au sujet des lettres produites ce matin (9 mai) par M. Chrysler, de la part de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien:

1. Celle de M. A. Piers, gérant des lignes de paquebots C. C. P.., concernant les chargements le dimanche, etc., à Liverpool. Il ne dit rien qui ne soit une réponse à la déclaration, que nous vous avons communiquée, de M. Jos. Forrester, un membre du Liverpool Stock Exchange, affirmant que la ligne des paquebots du C.C.P., était la plus grande pécheresse du port de Liverpool, en matière de travail exécuté le dimanche. Il dit simplement que la compagnie n'y fait pas plus de travail le dimanche qu'il n'est "nécessaire." Mais la mesure du C.C.P., pour ce qui constitue le mot "nécessité" peut être beaucoup plus large que celle des autres lignes qui fréquentent le même port. "Nécessité" pour plusieurs corporations ne signifie rien de plus que "convenance" ou ce qui est "profitable", ou bien la "nécessité" surgit d'une mauvaise administration ou du manque de prévision.

2. Au sujet de la lettre de M. McNicoll à M. A. R. Creelman, C.R.; il dit que "dans la discussion avec les représentants de la *Lord's Day Alliance*" on a affirmé "que la *Chicago, Maniwakee and St. Paul Railway Company,* était à étudier la convenance de discontinuer les opérations le dimanche de la même manière que l'on a prétendu que l'a fait le *Chicago and Northwestern.*"

M. McNicoll est, sans doute non intentionnellement, mais non moins, assurément, dans l'erreur en attribuant ces affirmations à M. McPherson et à moi-même. Nous n'avons rien fait que signaler ce que les officiers chargés d'administrer ces chemins ont déclaré sous leurs signatures. Nous n'avons pas dit que le *Chicago and Northwestern* avait abandonné "toute affaire le dimanche," mais que le gérant général R. H. Aishton, dans sa lettre du 23 mars, 1906 *(voir* page 154 des procès-verbeaux) dit:—

Chicago and Northwestern Railway Company.

Chicago, 23 mars 1906.

Secrétaire de la *Lord's Day Alliance,*
Toronto, Ont.

Cher monsieur,—Votre communication du 9 du courant, adressée au gérant du trafic de la compagnie, concernant les excursions du dimanche, m'a été transmise.

Vous trouverez ci-joint une copie des instructions aux employés de cette compagnie émises en 1903, concernant les opérations du trafic des marchandises le dimanche. Ces instructions ont été rigidement maintenues et l'administration de cette compagnie s'efforce, par tous les moyens, de diminuer la somme des affaires du dimanche.

Pour ce qui est des excursions du dimanche, la pratique en a été entièrement supprimée depuis trois ou quatre ans et nous n'entreprenons plus rien en ce genre d'affaires.

Très sincèrement à vous,

R. H. AISHTON,
Gérant général.

Les instructions aux surintendants de district auxquelles fait allusion, instructions rigidement maintenues" et dont une copie expédiée par lui est imprimée à la page 1155 des procès-verbaux, portent date du 5 février 1903, et disent *inter alia* "Le dimanche, 8 février et chaque dimanche qui suivra, jusqu'à nouvel avis, vous voudrez bien LIMITER ABSOLUMENT LE MOUVEMENT DES TRAINS DE MARCHANDISE DANS VOTRE DIVISION AU BETAIL VIVANT, AUX VIANDES ET AUX PRODUITS PERISSABLES. (Les majuscules sont dans le document transmis, quoique non reproduites dans les procès-verbaux). C'est en parlant de ces instructions que le gérant général Aishton dit qu'elles ont toujours été depuis "rigidement maintenues."

Une fois encore, nous n'avons pas dit que le *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway* "était à étudier la convenance de discontinuer les opérations le dimanche, de la même manière que l'on a prétendu que l'a fait le *Chicago and Northwestern.* Nous avons simplement soumis la lettre de M. D. L. Bush, surintendant général du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway,* en date du 22 mars 1906, qui se lit comme suit :—

CHICAGO, MILWAUKEE AND ST. PAUL RAILWAY CO.,
CHICAGO, 22 mars 1906.

Le Secrétaire de la *Lord's Day Alliance,*
Toronto, Canada.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 9 du courant adressée au président A. J. Earling, demandant copies des ordres émis au sujet des excursions le dimanche et de la mise en circulation des trains de marchandises sur notre ligne le dimanche.

Nous ne concluons pas de marchés pour la circulation de trains d'excursions pour les voyageurs le dimanche et le mouvement des trains de marchandises sur notre ligne est restreint aux exigences des produits périssables, du bétail vivant et aux voyages commencés le samedi.

Très sincèrement à vous,

D. L. BUSH,
Surintendant général.

On n'en était pas à considérer la question de convenance. La compagnie avait décidé de ne plus avoir d'excursions le dimanche et "le mouvement des trains de marchandises sur sa ligne était restreint aux exigences des produits périssables, du bétail vivant et aux parcours commencés le samedi," dit le surintendant général Bush.

Ces graves inexactitudes de la lettre de M. McNicoll font que l'on se demande si le reste de son témoignage devant le comité n'est pas caractérisé par de semblables inexactitudes. Sur ce point les membres du comité formeront leur propre jugement.

3. Pour ce qui est des lettres du vice-président W. A. Gardner, du *Chicago and North-western Railway,* et de E. McKenna, du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway*; il suffira de dire ce qui suit:—

(*a*) Elles sont une réponse à un appel au secours fait par un confrère, homme de chemin de fer, en détresse. Le comité jugera si cette considération en affecte la valeur et jusqu'à quel point.

(*b*) Elles émanent de vice-présidents qui ne sont pas en même temps gérants généraux, comme M. McNicoll l'est lui-même. Si elles contredisent d'une façon quelconque les énoncés du gérant général Aishton ou du surintendant général Bush, nous soumettrions que le gérant général ou le surintendant général, sont selon toute probabilité des autorités plus recommandables que ne peut apparemment l'être un simple vice-président.

(*c*) Pourquoi M. McNicoll n'a-t-il pas écrit au gérant général Aishton et au surintendant général Bush, pour leur demander des renseignements plus spécifiques, quand il savait que les lettres de ces messieurs avaient été produites comme preuves à l'appui? Il suffit de poser la question.

Mais à considérer les lettres des vice-présidents de ces chemins d'après leur valeur apparente, les restrictions à la manipulation des marchandises, proposées dans notre rapport de la conférence soumis ce matin, sont, à plusieurs égards, beaucoup plus libérales que la pratique réelle signalée et discutée des chemins de fer des Etats-Unis, et nous sommes convaincus que l'opinion publique dans ce pays, actuellement tout à fait éveillée sur ce sujet, non seulement approuvera le parlement d'imposer aux chemins de fer les restrictions proposées, mais s'attend bien que le parlement en agira ainsi.

Respectueusement soumis,

R. W. McPHERSON,
J. G. SHEARER.

OTTAWA, 9 mai 1906.

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
VANCOUVER, C.-B., 7 mai 1906.

Révérend J. G. SHEARER,
49 rue Saint-Vincent.

La *Vancouver Ministerial Association* s'oppose unanimement et absolument aux journaux du dimanche.

MERTON SMITH,
Secrétaire.

KNOW WRIGHT,
Secrétaire, Lord's Day Alliance.

THE GREAT NORTHWESTERN TELEGRAPH COMPANY OF CANADA.
VICTORIA, C.-A., 7 mai 1906.

Au Président du bill concernant l'observance du dimanche,
Ottawa.

La *Ministerial Association* n'a pas approuvé et n'approuve pas les journaux du dimanche.

H. A. CARSON,
Secrétaire.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 1er mai 1906.

M. W. DANIEL, M.P.,
Président du comité n° 12,
Chambre des communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Relativement à l'Acte sur l'observance du dimanche, en ce moment devant la Chambre, je suis d'opinion qu'un amendement favorable à la coutume actuelle de prélever un léger droit d'entrée à la porte, au lieu de faire une collecte,

aux services qui ont lieu à des endroits comme le Grimsby Park, ne serait pas contraire aux intérêts du public chrétien généralement. Pendant le mois d'août, ces années dernières, j'ai eu l'habitude de passer plusieurs jours au Grimsby Park et j'ai toujours aimé les services et la tranquillité de ce lieu en ces occasions. Je suis membre de l'Eglise méthodiste de cette ville et n'ai aucun intérêt dans le parc autre que $100 de parts préférencielles.

Sincèrement à vous,

WALTER McGIBBON.

THE GREAT NORTHWESTERN TELEGRAPH COMPANY OF CANADA,
VICTORIA, C.-B., 6 mai 1906.

Dr DANIEL, M.P.,
Président du comité chargé d'étudier le bill de l'observance du dimanche,
Ottawa.

A une assemblée régulière de l'Union typographique de Victoria, C.-B., tenue le 29 du mois courant, il a été unanimement résolu que cette union doit s'opposer au bill sur l'observance du dimanche maintenant devant la Chambre des communes.

F. SHAKESPEARE,
Président.

GEO. M. WATT,
Secrétaire.

ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS,
TORONTO, 10 avril 1906.

J. W. DANIEL, M.P.,
Bâtisses du Parlement,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Nous prenons la liberté de nous adresser à vous, en votre qualité de président du comité spécial chargé d'étudier le bill n° 12.

Le comité parlementaire de l'Association des manufacturiers canadiens a étudié avec soin ce bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche".

Il considère que l'article 4, (*f*) et (*h*) affecterait matériellement les intérêts manufacturiers au Canada et il demande respectueusement que l'acte soit amendé de manière à ce que:—

1. Une rédaction nouvelle de la section 4 (*f*) autorise les opérations dans les établissements qui seraient dans l'impossibilité de fermer, sans entraver la fabrication et subir de lourdes pertes. Nous pourrions citer comme exemple les hauts-fourneaux, les usines pour la réduction et la fonte des métaux au moyen de l'électricité et autres opératoires similaires.

2. Les manufacturiers puissent maintenir la pression de la vapeur pour le chauffage et la protection contre l'incendie.

3. Les réparations convenables qu'il serait impossible d'effectuer sans arrêter les machines ou fermer puissent être autorisées, et

4. Section 4, (*h*)—toutes marchandises d'exportation puissent être conduites au port d'expédition.

Il a semblé douteux que l'article (*f*) pût permettre ou défendre les opérations mentionnées dans nos recommandations 1, 2 et 3, mais un légiste que nous avons consulté à ce sujet a conclu pour la négative.

Sincèrement à vous,

L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS,
J. F. M. STEWART,
Secrétaire.

P.S.—La même lettre a été envoyée à l'honorable M. Fitzpatrick.

J. F. M. S.

MICHIGAN CENTRAL RAILROAD COMPANY,
SAINT-THOMAS, ONT., 5 avril 1906.

M. W. JACKSON, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Comme suite à notre récente conversation, je trouve que pendant les mois de janvier, février et mars de cette année, 105,959 fourgons ont été expédiés de Saint-Thomas par la voie principale seulement, par 2,497 trains. Cela représente une moyenne de 1,177 par jour. La gare, à Saint-Thomas, est aménagée par moins de 700 wagons. Si aucun train ne sortait pendant vingt-quatre heures, il en résulterait une telle accumulation de wagons que nous ne pourrions pas les recevoir.

Sur tout chemin de fer bien achalandé il y a des périodes où tout ce qu'on peut faire c'est d'aiguiller sur une autre voie et expédier les wagons arrivant pendant le jour et cela exigerait plusieurs jours pour se débarrasser de la besogne supplémentaire qu'apporterait une journée d'inaction. Les lignes des Etats-Unis nous envoient fréquemment autant de wagons en un jour qu'il nous est possible d'attacher aux trains et d'expédier. Ce travail est plus lent dans une gare encombrée et là où le personnel suffit au trafic des marchandises arrivant chaque jour, il faudrait tellement de temps pour remédier à une journée d'inaction que la réputation du chemin en souffrirait.

De plus, les lignes américaines ne pourvoient pas au remisage de tous les wagons qui arrivent durant les vingt-quatre heures et nous devons fournir la force motrice et les hommes nécessaires à la remise en circulation de ces wagons ou sans cela nous risquons de les voir prendre un autre route.

Sincèrement à vous,

H. H. ADAMS.

SECTION DES JOURNAUX QUOTIDIENS DE L'ASSOCIATION DE LA PRESSE CANADIENNE,
GALT, ONT., 28 avril 1906.

L'honorable CHARLES S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Le 16 avril dernier M. W. J. Blackburn, gérant du *Free Press* de London, vous a écrit relativement à la libre circulation des journaux des Etats-Unis du dimanche, dans Ontario, etc. A une assemblée du comité exécutif de la Section des journaux quotidiens de l'Association de la presse canadienne, à laquelle prirent part plusieurs membres importants de cette section ne faisant pas partie de l'exécutif, les sujets dont parle la lettre ont été discutés à fond et la résolution suivante que j'ai été chargé de vous transmettre a été unanimement adoptée:—

Il est arrêté que cet exécutif appuie en entier la lettre de M. Blackburn, gérant du *Free Press* de London à l'honorable M. Hyman, concernant la publication et la circulation des journaux du dimanche dans ce pays, et prie respectueusement le gouvernement du Dominion d'interdire l'importation, pour la circulation et la vente le dimanche, des journaux des Etats-Unis.

Notre assemblée fut tenue jeudi dernier, au King Edward Hotel, et j'ai saisi la première occasion qui s'est offerte d'attirer votre attention sur le sujet.

Très sincèrement à vous,

A. G. DONALSON,
Secrétaire.

TÉLÉGRAPHES DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
NELSON, C.-B., 1er mai 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Parce que les producteurs fruitiers du district de Niagara ne cueillent et n'expédient pas le dimanche, les promoteurs de l'Acte concernant l'observance du dimanche croient que cet acte n'est pas nécessaire dans la Colombie-Britannique. La différence est que les fruits cueillis à Niagara, le lundi matin, trouvent un marché tout près le lundi, tandis que les fruits de la Colombie-Britannique doivent voyager de vingt-quatre à quarante-huit heures pour atteindre le marché.

FRED. A. SLARKEY,
Président du Board of Trade.

TÉLÉGRAPHES DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
NELSON, C.-B., 1er mai 1906.

W. A. GALLIHER,
Ottawa.

Les conditions existantes dans Ontario ne sont pas celles de la Colombie-Britannique où les marchés sont à une distance de un à trois jours, et où il n'y a pas de bureaux d'express le long des rives des lacs pour prendre les consignations de fruits le samedi.

JAS. JOHNSTON,
Président de l'Association des producteurs fruitiers.

"THE EVA GOLD MINES, LTD.",
CAMBORNE, C.-B., 30 avril 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa, Ont.

MON CHER GALLIHER,—Pour ce qui est du bill concernant l'observance du dimanche actuellement en considération, nous aimerions beaucoup savoir si, sous sa forme actuelle, il rendrait nécessaire la fermeture de notre mine et de notre broyeur le dimanche. S'il en était ainsi, ce serait très grave pour nous. Notre mine comprend en grande partie du minerai de titre inférieur et si nous sommes forcés de fermer le dimanche, nous serons pour ainsi dire dans l'impossibilité de continuer nos opérations. Nos opérations minières doivent se faire jour et nuit pendant le mois entier, et fermer pendant vingt-quatre heures chaque semaine est une affaire très grave à plusieurs points de vue.

Premièrement. Nos hommes ou une partie de nos hommes auront à rester au travail le dimanche, car il serait impossible de faire le nettoyage chaque samedi, si ce n'est au prix d'une dépense considérable.

Deuxièmement. Nous ne pourrons pas obtenir des résultats aussi satisfaisants, même seulement au point de vue métallurgique.

Troisièmement. Le mouvement régulier des relais d'ouvriers—nuit et jour—sera bouleversé.

Les opérations minières diffèrent des autres en ceci qu'elles exigent un certain travail régulier qui doit être poursuivi sans interruption pour tenir la mine et le broyeur en bon état. Nous sommes actuellement en négociations pour faire exécuter des améliorations considérables, consistant en achat de nouveau matériel, etc. Il est très possible qu'un bocard de 100 soit bientôt installé, mais j'ai raison de croire que, s'il ne nous est pas permis de fonctionner le dimanche, les capitaux sur lesquels nous

comptons ne nous seront pas confiés et que les négociations n'aboutiront pas. Les intérêts de Camborne en souffriront beaucoup sans parler de ceux de Nelson et d'ailleurs.

Je remarque que les fondeurs seront probablement protégés et j'insiste respectueusement pour que les autres catégories d'opérations minières soit aussi protégées.

Il n'y a pas que nous qui soyons ici intéressés. C'est aussi un sujet vital pour toute la province de la Colombie-Britannique, ainsi que vous pouvez vous en rendre compte et ainsi que vous le faites sans doute. Les opérations minières ne peuvent pas être conduites dans les mêmes conditions que les affaires commerciales de l'Est.

Ayez la bonté de nous renseigner au sujet de la portée que pourrait avoir cet acte sur notre libre exploitation minière de l'or et sur le fonctionnement de notre bocard.

Très sincèrement à vous,

THE EVA GOLD MINES, Ltd.,

A. H. Gracey, *gérant.*

Le comité s'ajourne.

RAPPORT

DU

COMITÉ SPÉCIAL PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

DEUXIÈME SESSION, DIXIÈME PARLEMENT

1906

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRES EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1907

[Annexe N° 2.]

TABLE DES MATIÈRES

TEMOIGNAGES

PARTIE I.

AGRICULTURE.

INDUSTRIE LAITIERE, ENTREPOTS FRIGORIFIQUES, EXPANSION DES MARCHES, pp. 1-37.

CONSERVATION DE LA SANTE DES ANIMAUX DOMESTIQUES
(pp. 39-119.)

M. G. H. Clark, Commissaire des Grains de semence.

GRAINS PURS POUR ENSEMENCER LES TERRES, pp. 125-165.

CLASSIFICATION DU BLE AU CANADA.

Témoignage des personnes suivantes:—

PARTIE II.

IMMIGRATION ET COLONISATION.

THE NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY.

Les personnes suivantes rendent témoignage:—

IMMIGRATION ET COLONISATION AU CANADA, 1905-06.

MEMBRES DU COMITE.

(M. P. H. McKENZIE, *Président.*)

Messieurs :

Adamson,
Archambault,
Armstrong,
Barr,
Beauparlant,
Béland,
Bergeron,
Black,
Blain,
Bland,
Bourassa,
Bourbonnais,
Boyer,
Brabazon,
Broder,
Brown,
Bureau,
Burrows,
Caldwell,
Calvert,
Carrier,
Carvell,
Cash,
Chisholm (*Antigonish*),
Chisholm (*Huron*),
Christie,
Clare,
Clarke,
Clements,
Cochrane,
Conmee,
Copp,
Crawford,
Crocket,
Cyr,
Delisle,
Derbyshire,
Desjardins,
Devlin,
Dugas,
Elson,
Ethier,
Finlay,
Fisher,
Fortier,
Gauvreau,
Girard,
Gordon,
Greenway,
Gunn,
Henderson,
Herron,
Hughes (*King's, I.-P.-E.*),
Hughes (*Victoria*),
Hunt,
Jackson (*Elgin*),
Jackson (*Selkirk*),
Kennedy,
Knowles,
Lake,
Lalor,
Lanctot,
Laurence,
Laurier (*L'Assomption*),
Lavergne (*Drummond et Arth.*
LeBlanc,
Lennox,
Léonard,
Lewis,
Lovell,
Macdonald,
MacLaren,
McCool,
McColl,
McCraney,
McIntyre (*Perth*),
McIntyre (*Strathcona*),
McKenzie,
McLean (*Queen's, I.-P.-E.*),
McLennan,
Marcile (*Bagot*),
Martin (*Queen's, I.-P.-E.*),
Martin (*Wellington*),
Meigs,
Miller,
Monk,
Morin,
Oliver,
Paquet,
Parent,
Pickup,
Proulx,
Ratz,
Reid (*Grenville*),
Roche (*Marquette*),
Ross (*Rimouski*),
Ross (*Yale-Cariboo*),
Rosseau,
Savoie,
Schaffner,
Schell (*Glengarry*),
Schell (*Oxford*),
Seagram,
Sinclair,
Smith (*Nanaimo*),
Smith (*Oxford*),
Smith (*Wentworth*),
Sproule,
Staples,
Talbot,
Taylor,
Telford,
Thompson,
Turgeon,
Turriff,
Walsh,
Watson,
Wilmot,
Wilson (*Lennox et Addington*),
Wilson (*Russell*),
Worthington,
Wright (*Muskoka*),
Wright (*Renfrew*),

RAPPORT

Le comité d'Agriculture et de Colonisation, présente son onzième et dernier rapport, lequel est comme suit:—

Votre comité recommande l'impression immédiate, sous forme de brochure, dans la proportion ordinaire pour l'anglais et le français, des témoignages suivants rendus devant lui au cours de la présente session du parlement, savoir:—

8,000 exemplaires des témoignages de MM. Jas. A. Smart, W. T. R. Preston et Alfred Jury, en la manière adoptée pour le tirage sur feuilles volantes du rapport final du comité, pour distribution comme d'ordinaire.

20,000 exemplaires d'une édition revisée du témoignage rendu par le Dr J. G. Rutherford, vétérinaire, au cours de la présente session, pour être distribués conformément à l'ordre donné par la Chambre pour la première édition.

20,000 exemplaires des témoignages complets rendus au sujet des étalons de grains, sous forme de brochure, pous distribution comme il est dit dans le paragraphe précédent.

Les dits témoignages ci-dessus rendus devant le comité pendant la présente session devant former partie intégrante du présent rapport.

D. DERBYSHIRE,
Président intérimaire.

CHAMBRE DES COMMUNES, 9 juillet 1906.

INDUSTRIE LAITIÈRE, ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES, EXPANSION DES MARCHÉS

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 34,
OTTAWA, mercredi, 28 mars 1906.

Le comité spécial permanent d'agriculture et de colonisation s'est réuni ici à 10 heures, ce matin; le président, M. P. H. McKenzie, au fauteuil.

M. J. A. Ruddick, commissaire de l'industrie laitière, était présent et a ainsi adressé la parole au comité :

M. le président et messieurs:—En me présentant devant vous, aujourd'hui, pour vous parler quelque peu du travail fait par le département du commissaire de l'industrie laitière, je comprends que le comité désire que ceux qui se présenteront, cette année, pour rendre témoignage devront se limiter à la question des travaux à entreprendre pour l'avenir. Il me sera difficile de parler des travaux de mon département sans faire au moins quelque mention de ce qui a été fait par le passé; mais j'essaierai de m'en tenir, autant que possible, aux désirs formulés par le comité sous ce rapport.

Dans le ministère de l'Agriculture, le bureau du commissaire de l'industrie laitière comprend quatre divisions, à savoir: la division de la laiterie, la division fructicole, celle de l'expansion des marchés et celle des entrepôts frigorifiques.

La division de la laiterie doit s'occuper de tous les travaux faits dans le but d'améliorer la production du lait, la fabrication du beurre, la fabrication et la maturation du fromage, les bâtiments de laiterie et l'organisation générale de l'industrie laitière. Les travaux faits dans ce but se sont, par le passé, appliqués à une vaste étendue d'entreprises. On y a même compris la mise en opération de fromageries et de crèmeries, sur une assez vaste échelle, afin de démontrer les véritables principes de leur administration et d'établir l'industrie sur une base solide dans certains districts nouveaux.

La division fructicole aide à la mise en vigueur de l'acte intitulé "Fruit Marks Act". Sept inspecteurs permanents de fruits et plusieurs autres inspecteurs temporaires font rapport directement au chef de cette division. Pendant la saison on a compilé et distribué libéralement un rapport de la récolte des fruits. Des démonstrations et des instructions sur l'emballage des fruits, l'arrosage automatique et les travaux des vergers, sont au nombre des moyens employés pour favoriser l'industrie fruitière et surtout le commerce des fruits, par l'entremise de la division fructicole.

La division de l'expansion des marchés voit à l'inspection du service des entrepôts frigorifiques sur terre et sur mer, à l'inspection des cargaisons de produits périssables, tels que chargés à Montréal et autres ports canadiens, et aussi tels que déchargés dans les ports de la Grande-Bretagne. Grâce aux renseignements ainsi obtenus, l'on peut faire des recommandations pratiques aux expéditeurs de produits périssables et autres, ce qui permet à ceux-ci de se mieux conformer aux exigences requises pour réussir dans le commerce, ce qui aide ainsi à l'expansion des marchés pour les produits canadiens.

La division des entrepôts frigorifiques a charge de ces entrepôts dans les crèmeries, des services frigorifiques pour le beurre et le fromage sur les convois de chemin de fer, des expériences en fait d'isolement pour les fins d'entrepôts frigorifiques, et de tout autre travail de ce genre.

Je suggère, M. le président, que toutes les questions se rapportant à la division fructicole soient laissées au chef de cette division, M. A. McNeill, qui pourra mieux les expliquer au comité. Il est beaucoup plus au courant que je le suis, et je crois que vous préférerez avoir sa déposition quant à cette division particulière.

Je me propose, avec votre permission, de donner ma déposition sous quatre chefs principaux, comme suit: "l'Industrie Laitière", (2) "l'Expansion des Marchés", (3) "les Entrepôts Frigorifiques" et (4) "la Visite à la Grande-Bretagne".

INDUSTRIE LAITIÈRE.

En abordant cette question de l'industrie laitière, je dois faire ici une remarque qui ne sera probablement pas une nouvelle pour la plupart des membres du comité, à l'effet que le ministère de l'Agriculture a abandonné la direction des crémeries dans les Territoires du Nord-Ouest. C'était là un des côtés les plus importants de nos travaux, depuis quelques années. Il y a quelques semaines, on a tenu une assemblée à Edmonton, où se sont réunis les représentants des différentes crèmeries et la direction en a été remise entre leurs mains. J'ajouterai pour l'information de ce comité que le ministère de l'agriculture de l'Alberta a conclu des arrangements pour continuer le travail sur les mêmes bases, virtuellement, qu'avait adoptées le ministère fédéral. On a fait un arrangement à peu près semblable dans la Saskatchewan, mais si je comprends bien, le gouvernement provincial n'en assume pas la direction d'une manière aussi complète que dans l'Alberta. Il n'y a rien à dire quant aux travaux futurs en ce qui concerne ces crémeries.

Par M. Armstrong:

Q. Puis-je demander comment l'on a disposé de ces crémeries ?

R. On n'en a fait aucune disposition, dans le sens exact du mot. On en a simplement remis la direction aux représentants des crémeries. Le ministère n'en était pas le propriétaire et n'y était aucunement intéressé. Il s'agissait tout simplement de l'exploitation.

Q. Il n'a rien eu à faire en ce qui concerne l'inspection des bâtiments où la fourniture des matériaux ?

R. Non. Il y a quelques années, le ministère a fait des avances sous forme de prêts d'argent comptant et de paiements d'installation, mais tout cela a été remboursé, ou du moins presque tout, depuis plusieurs années.

Par M. LeBlanc:

Q. Y a-t-il des crémeuses dans ces crémeries ?

R. Non. Les crémeries fonctionnent d'après le système qui consiste à recueillir la crème. Dans cette partie du pays, où les habitations sont très éparses, il serait impossible de porter le lait à un endroit quelconque pour y être écrémé. Je dirai au comité, au sujet de ce travail d'écrémage, qu'une revue assez complète de toute la situation au Nord-Ouest, quant à la fabrication du beurre, est contenue dans le rapport du Chef de la Division de l'Industrie Laitière, pour 1904, dont des exemplaires sont à la disposition des intéressés. Je crois que tous les membres de la Chambre en ont reçu des copies, mais on peut s'en procurer d'autres en tout temps.

MATURATION À FROID DES FROMAGES.

Passant maintenant aux salles de maturation à froid des fromages, je puis dire qu'on a définitivement décidé qu'à la prochaine saison, ce serait la dernière année que

le gouvernement ferait ce travail. A un moment donné, on avait virtuellement décidé d'abandonner le travail à la fin de la saison dernière, mais au cours de ma visite en Grande-Bretagne, l'année dernière, j'ai obtenu des renseignements qui m'ont porté à croire qu'il valait mieux recommander de continuer les opérations durant une autre année. Naturellement vous savez qu'un des buts à atteindre par ce travail était de fournir une quantité de fromage assez considérable pour avoir un effet appréciable sur le marché; de mettre le fromage mûri à froid sur une base commerciale afin que ceux qui en font un trafic eussent une idée bien nette de la différence dans la valeur. Lors de mon séjour en Angleterre, pendant les mois de juillet, août et septembre, j'ai constaté que très peu de ces fromages y arrivaient à cette époque. Ils sont bons à conserver et le résultat en a été, apparemment, qu'une forte proportion de ces fromages ont été retenus durant les mois d'été et expédiés en automne, au commencement de l'hiver, de telle sorte que ceux qui les reçoivent les comparent aux fromages d'automne au lieu de les comparer à ceux qui ont été faits en été, comme ils devraient le faire. Ils n'ont donc pas apprécié la pleine valeur de l'amélioration due à la maturation à froid. Je crois qu'on devrait faire quelque chose pour faire expédier le fromage un peu plus tôt la saison prochaine, et si cela peut se faire, ça aurait un bon effet en permettant aux commerçants d'outre-mer de se rendre compte de l'importance de cette question.

AMÉLIORATION DES SALLES DE MATURATION DES FROMAGERIES.

Nombre de fromageries du Canada sont à améliorer leurs salles de maturation. Nous recevons un très grand nombre de demandes d'informations au sujet de la construction de salles de maturation améliorées et de l'altération des anciennes. Je n'entreprendrai pas de dire combien de ces nouvelles salles de maturation de fromageries ont été construites, mais j'en connais un grand nombre, et elles ont déjà un effet très prononcé sur la qualité moyenne du fromage d'été.

Par M. Armstrong:

Q. Quelle augmentation de valeur recevra, ou devrait recevoir, le cultivateur pour son fromage expédié des salles de maturation à froid sur le marché britannique?

R. Bien; je ne crois pas que nous nous soyons encore rendu compte de la pleine augmentation de valeur. Dans les vieux pays, où le fromage est mûri à une température d'environ 60 à 65 degrés, il obtient une saveur si délicate qu'il est en grande demande et il se vend un cent à un cent et demi et même deux cents la livre de plus que le meilleur fromage canadien. La grande différence entre ce fromage et celui qui est produit en Canada durant les mois d'été est celle qui résulte de la température de la maturation.

Q. Ce que je désire savoir, c'est votre évaluation de la plus-value du fromage qui part des salles de maturation à froid.

R. Bien, jusqu'ici, l'augmentation de valeur dans les ventes opérées s'est élevée à environ un quart de cent, mais elle sera plus forte quand la valeur réelle sera mieux connue. Puis, il y a d'autres différences. Il y a une épargne de diminution, qui équivaut à près d'une livre par boîte. C'est là un gain net, et le fromage n'en est que meilleur. Il y a encore un autre point. Quantité de fromages mûris aux températures ordinaires perdent de leur saveur et, en conséquence, il y a perte à la vente. La maturation à froid ne fera pas de bons fromages avec de mauvais, mais elle empêchera nombre de bons fromages de devenir mauvais.

Q. Est-ce que les acheteurs de fromage paieront un quart de cent de plus par livre pour le fromage des salles de maturation à froid?

R. Oui, ils ont payé cela de plus. Je sais que des contrats ont été faits sur cette base pour ce fromage. Il n'y a aucun doute que ces fromages mûris à froid valent mieux. Permettez-moi de vous lire une lettre que j'ai ici. Elle a été écrite par une

des grandes maisons de Manchester à une maison de Montréal; ceux qui l'ont écrite m'en ont envoyé une copie, et j'ai la permission de m'en servir. La lettre se lit ainsi:

13 GREENWOOD ST, MANCHESTER, 24 octobre 1905.

MM. HODGSON FRÈRES, Montréal.

MESSIEURS,—En examinant, ce matin, en compagnie d'un de nos clients les plus distingués, les fromages marqués "Hollybush 20-30", nous avons été grandement frappés des lots marqués nos 23 et 26. Nous avons constaté que la différence entre ces deux lots et les autres paraît provenir du fait qu'ils ont été mûris dans une salle fraîche. Les fromages n° 27 ont été aussi traités de même, mais ils sont beaucoup plus mûrs. Pris dans leur ensemble, ces trois lots de fromages sont tellement supérieurs aux autres que nous avons cru devoir vous écrire à leur sujet, et si vous pouvez induire les fabricants à faire mûrir tous leurs fromages ainsi, vous ferez un grand bien au commerce. C'est un plaisir de manipuler de pareils fromages, et il est étonnant que l'on continue le vieux système en face d'une amélioration aussi remarquable.

Deux jours plus tard, la même maison écrivit de nouveau:

CHERS MESSIEURS,—A ajouter à notre lettre de mardi, concernant les fromages mûris dans une salle à froid du gouvernement. Nous les avons pesés pour la moyenne et constatons qu'ils gagnent en pesanteur sur le poids à la boîte, et nous croyons que cela n'est que juste. La clientèle qui les achète est enchantée d'avoir le poids complet, ce qui n'est pas toujours le cas en ce qui concerne le fromage canadien ordinaire, après qu'on a déduit le poids des toiles. Nous avons été tellement frappés de la valeur et du rapport de ces fromages, que nous voulons que vous fassiez tout en votre pouvoir pour avoir tous les fromages mûris de la même manière. Le commerce serait d'autant plus facile, et nous croyons que la consommation du fromage serait augmentée par le vente de pareils produits.

Sincèrement à vous.
(Signé) WALL ET CIE (Manchester, Ltée.)

Le fromage mûri à froid plaît mieux au goût du consommateur, et il y aura une augmentation énorme dans la consommation, ce qui veut dire un prix plus élevé. Il est certain que le prix relatif du fromage canadien sera considérablement augmenté, quand une grande partie en sera mûrie à une température convenable. J'ai quelques autres informations à vous donner à ce sujet, si vous me permettez de continuer, et quand nous en serons rendus là, j'en parlerai.

Par M. Telford:

Q. Quelle est la température convenable pour mûrir le fromage?

R. Nous constatons qu'une température entre 55 et 60 donne les meilleurs résultats pratiques. On a fait des expériences dans la maturation du fromage en descendant tous les degrés jusqu'au point de congélation de l'eau, mais bien qu'il ait été démontré qu'une température de 40, dans quelques cas, a produit une saveur un peu plus douce qu'une température de 55 à 60, il y a des difficultés pratiques à surmonter, et il ne me paraît pas prudent, à en juger par notre expérience, de descendre audessous d'une température de 55 à 60 degrés. Si vous réduisez trop la température, cela veut dire qu'il faudra prendre beaucoup de temps pour la maturation, et cela serait un sérieux inconvénient pour les cultivateurs qui veulent avoir leur argent promptement. La dépense nécessitée par le maintien d'une température basse serait aussi très considérable. Une température de 55 à 60 degrés peut être maintenue dans une salle de maturation à très peu de frais. Une fromagerie ordinaire peut maintenir une température de 55 à 60 au coût de 20 à 30 tonnes de glace, et même à moins dans certains endroits.

Par M. Blain:

Q. Quelle est la température requise dans les salles de maturation à froid du gouvernement?

R. Nous maintenons une température d'environ 58 degrés.

Par M. Sproule:

Q. Recommanderiez-vous qu'on maintienne la même température dans les compartiments à air froid?

R. C'est à peu près la température qui est maintenue. A ce propos, je désire attirer l'attention sur des plans que j'ai préparés. D'après l'expérience acquise dans le fonctionnement des salles de maturation à froid, nous sommes maintenant en état de fournir aux propriétaires de fromageries des plans de bâtiment qui leur permettront d'adopter avec succès la maturation à froid; nous constations qu'il y a présentement à ce sujet une grande demande de renseignements. Ces plans sont bien complets, et ils seront publiés sous peu avec les devis et des détails complets, en sorte que tout constructeur puisse s'en servir.

Par M. Cochrane:

R. Cela dépend nécessairement de la nature du fromage; mais nous avons constaté que cela prend, en moyenne, une semaine ou dix jours de plus qu'à des températures ordinaires.

ASSOCIATIONS POUR ÉPROUVER LA VALEUR DES VACHES.

Laissant là cette phase de notre travail, puis-je parler d'une nouvelle branche de travail—l'organisation d'associations pour éprouver la valeur des vaches? Je crois que c'est là un des mouvements les plus importants qui se soient produits dans l'industrie laitière au Canada depuis assez longtemps Les rapports de la production du lait au Canada contiennent des différences étonnantes dans la production laitière de troupeaux différents et aussi entre vaches d'un même troupeau. Si nous prenons notre production moyenne et si nous la comparons à la production moyenne dans certains autres pays, nous faisons plutôt triste figure. Il n'est pas nécessaire que j'ennuie le comité à ce moment par des détails, mais je désire vous donner une comparaison. D'après un examen assez minutieux des rapports, nous voyons que la production moyenne des vaches laitières au Canada ne dépasse pas beaucoup, si toutefois elle le dépasse, 3,000 livres de lait par année. Nous avons grand nombre de rapports de ce genre, et nous voyons qu'en certains cas, prenant la saison de fabrication, la moyenne ne dépasse pas 2,000 livres par vache pour toute la fabrique, ce qui est de fait une très faible moyenne. D'autres accusent des chiffres beaucoup plus élevés; cela dépend de la localité, de la qualité des vaches et des soins qu'on leur donne. Mais le contraste le plus frappant en autant que j'ai pu le voir, se trouve entre la production moyenne des vaches au Canada et la production moyenne des vaches dans le Danemark. Maintenant, vous savez qu'il y a 30 ou 40 ans, le Danemark ne faisait presque rien en fait d'industrie laitière ; c'était alors un pays produisant beaucoup de blé, qui était son principal article d'exportation. Il y a environ un demi-siècle, les penseurs du pays commencèrent à voir qu'il leur était nécessaire d'adopter quelque changement dans leurs méthodes, et ils se mirent à étudier la question de l'industrie laitière. Les vaches du Danemark, à cette époque, étaient d'un très pauvre type—un type vraiment dégénéré. Elles n'étaient d'aucune race particulière et d'aucun type particulier, et autant que j'ai pu m'en assurer, c'étaient des animaux très chétits. Les cultivateurs danois se sont cependant intéressés à cette affaire et, comme ils étaient alors dirigés par les propriétaires de grands domaines, ils purent importer de nombreux endroits différents un stock amélioré. Ils se sont procuré des taureaux d'une demi-douzaine de races différentes et, par un croisement intelligent avec les vaches indigènes, ils ont produit ce qui est probablement l'une des meilleures vaches laitières

du monde, la vache rouge danoise. Le type est devenu si bien établi qu'il peut être considéré comme une race distincte. Je n'ai jamais vu, nulle part, des animaux aussi uniformes, quant à l'apparence, à la valeur et à la taille, mais le point le plus important en ce qui les concerne, c'est que la moyenne de la production laitière de ces vaches dépasse maintenant 6,000 livres par année, ce qui est au moins le double de la production des vaches canadiennes. Cette grande amélioration a été accomplie dans un espace de temps comparativement court.

Par M. Blain:

Q. Puis-je vous demander quelle vache, au Canada, se rapproche le plus de la vache danoise?

R. Bien, je ne crois pas pouvoir nommer aucune race particulière qui ressemble beaucoup à la vache rouge danoise. Celle-ci a la conformation voulue des vaches laitières, de corps plutôt massif et court, à pis splendide, mais elle a des tendances à devenir plus grosse que la plupart de nos races laitières. Elle est plus grosse que l'Ayrshire et un peu plus lourde. La couleur est invariablement un rouge foncé.

Par M. Cochrane:

Q. J'aimerais à savoir s'il n'y a pas matière à erreur lorsqu'on fixe la moyenne de la production annuelle d'une vache danoise à 6,000 livres et de la nôtre à 3,000 livres. Nous avons une saison à fromage d'environ six mois, et le cultivateur danois trait sa vache à cœur d'année, parce qu'il produit du beurre ?

R. En parlant de la moyenne des vaches canadiennes, je voulais dire la moyenne pour toute la période de lactation. De fait, nos vaches ne donnent pas, en général, du lait aussi longtemps que les danoises. C'est là en partie que vient l'écart.

Q. Dans notre district, une vache qui ne donne pas cette moyenne de lait en six mois est considérée comme une très mauvaise vache laitière ?

R. Il y a une foule de vaches qui produisent beaucoup plus en moyenne. J'ai des rapports canadiens qui indiquent une moyenne de plus de 5,000 livres par année, mais je parlais d'une moyenne générale, dans tout le pays. Et rappelez-vous que je parle des rapports du Danemark au même point de vue, parce qu'il y a nombre de rapports individuels au Danemark qui indiquent une production de plus de 10,000 livres par vache, et il y a même des troupeaux qui atteignent une moyenne de 13,000 livres de lait par vache dans une année. Vous devez aussi remarquer que la plus grande partie des vaches danoises sont gardées sur de très petites fermes où l'on ne tient que peu de vaches. Ces fermes mesurent de dix à vingt acres et les vaches y sont entretenues avec soin; très souvent, on les trait trois fois par jour. Toutes sont attachées et on ne leur permet pas de parcourir le pâturage. Vous ne voyez jamais de vache errante en Danemark.

Par M. Blain:

Q. Devons-nous comprendre alors que, dans votre opinion, il n'y a pas au Canada de vache égale à la vache danoise ?

R. Non, je ne dis pas cela. Je ne parle maintenant que de la moyenne du rendement. La différence entre les vaches canadiennes et les vaches danoises est celle-ci: il y a une grande différence dans la production des vaches au Canada. Nous avons beaucoup de bonnes vaches et un grand nombre de très mauvaises.

Q. Ce que je veux dire est ceci: N'avons-nous pas au Canada des vaches égales à la vache danoise ?

R. Je le crois, si elles sont convenablement choisies et améliorées. Comme je l'ai fait remarquer, lorsqu'on on a entrepris d'améliorer la vache danoise, celle-ci était un animal très inférieur.

Par M. A. A. Wright:

Q. Si je comprends bien, nous n'avons pas le même type de vaches ?

R. Nous n'avons pas une vache tout à fait du même type que la rouge danoise.

Par M. Broder:

Q. Cela leur a pris du temps pour obtenir ce résultat ?

R. L'industrie laitière a été sérieusement entreprise dans le Danemark, il y a vingt-cinq ans. On n'y a pas commencé à faire l'épreuve des troupeaux avant 1895.

Par M. Armstrong:

Q. Puis-je demander quel est la proportion de l'écart dans la quantité de butyrine par 100 ou par 1,000 livres de lait, entre notre production et la production danoise ?

R. La proportion moyenne de butyrine y est à peu près le même qu'en Canada: je n'y vois pas grande différence. La proportion dans Ontario est d'environ 3.6 à 3.7 pour 100. Dans Québec, la proportion de butyrine est plus élevée.

Par M. Schell:

Q. Comment expliquez-vous l'augmentation de la proportion de butyrine dans Québec ?

R. Il y a un grand nombre de vaches canadiennes-françaises qui donnent un lait très riche.

Par M. Armstrong:

Q. Quelle sorte de vache considérez-vous la meilleure ?

R. Je crains de n'avoir pas beaucoup de données sur ce point. C'est une question très difficile à traiter. La meilleure vache est la vache qui donnera la plus grande quantité de lait de bonne qualité. Nos rapports indiquent qu'il y a autant de différence entre animaux de même race qu'entre ceux de races différentes.

Q. Il me semble qu'on a fait là une déclaration radicale en disant que les cultivateurs canadiens ne peuvent tirer de leurs vaches que la moitié de la butyrine produite par les vaches danoises. Si nous avons dans ce pays une certaine classe de vaches capables de produire, comme M. Ruddick nous l'a dit, la même quantité de butyrine et la même quantité de lait que les vaches danoises, je crois que les cultivateurs de ce pays devraient connaître cette classe. On devrait considérer que nous perdons 50 pour 100 de profit et nous devrions avoir quelque connaissance exacte de la bonne classe d'animaux.

R. Je suis heureux de ce que l'honorable membre ait soulevé ce point, parce que je suis de son avis, et c'est précisément dans ce sens que nous travaillons à développer ces associations pour éprouver la valeur des vaches. Nous essayons d'aider les cultivateurs à obtenir ces renseignements, en essayant les vaches individuellement et en étudiant les rapports individuels des animaux de leur troupeau et cela est, à mon sens, la base de l'amélioration possible. Nous arriverons bientôt à ceci, qu'aucun homme ayant un troupeau à généalogie ne pourra vendre ses animaux à prix élevé, à moins de pouvoir faire voir un bon rapport de rendement, aussi bien qu'une longue liste généalogique. Les associations d'élevage du Danemark mettent immédiatement de côté un animal de race s'il a de mauvais antécédents, et le temps n'est pas éloigné où la même chose se fera au Canada. Aujourd'hui même, nombre de gens qui veulent acheter un taureau, par exemple, prennent avec soin des renseignements sur les ancêtres de l'animal, et pour savoir si sa mère était une bonne vache laitière. Je vais lire les règlements d'une de ces associations afin de vous donner une idée exacte de leur fonctionnement.

L'ASSOCIATION POUR ÉPROUVER LES VACHES.

Articles de l'association.

1. L'organisation sera connue sous le nom d'Association pour éprouver les vaches de——————————.

2. Les officiers seront un président, un vice-président et un secrétaire-trésorier. Trois autres membres seront nommés pour agir de concert avec les officiers comme comité de direction.

3. Les officiers seront élus pour un an, ou jusqu'à ce que leurs successeurs soient élus.

4. L'assemblée annuelle aura lieu sur l'appel du président.

5. Les assemblées du comité de direction seront tenues sur l'appel du secrétaire-trésorier. Trois membres constitueront le quorum.

Règlements.

1. On admettra comme membre toute personne qui s'engagera à tenir un rapport de chacune de ses vaches durant la période de lactation, au point de peser le lait du matin et celui du soir, au moins trois jours chaque mois, et aussi de prendre un échantillon d'épreuve. Le nombre des membres peut être limité à la discrétion du comité de direction.

2. Le lait sera conservé et l'on en examinera un échantillon composé une fois par mois, au moyen d'un lactomètre Babcock.

4. Les membres devront se pourvoir de balances, de bouteilles-échantillons pour chaque vache et d'une boîte pour conserver les échantillons.

5. Pour la saison 1906, le ministre de l'Agriculture à Ottawa, par l'entremise du Commissaire de l'industrie laitière, s'engagera à fournir des blancs pour enregistrer les pesanteurs du lait, à faire l'épreuve une fois par mois, à compiler les chiffres et à préparer un rapport à la fin de l'année.

ORGANISATION DES ASSOCIATIONS POUR ÉPROUVER LA VALEUR DES VACHES.

Il me fait plaisir de dire au comité que dix de ces associations ont été organisées sur cette base, et que sept d'entre elles sont dans la province de Québec et trois dans la province d'Ontario. La première a été organisée dans la province de Québec, au commencement du mois de janvier, et il n'y a que quelques mois que nous avons pu soulever assez d'intérêt à cette question pour induire les cultivateurs à s'organiser à cette fin. Mais je crois que d'ici à quelques années, nous verrons des centaines de ces associations organisées en rapport avec les crémeries et les fromageries par toute l'étendue du pays, et je ne sache pas qu'il y ait aucune branche dans laquelle il y a plus d'améliorations à faire ou une meilleure perspective d'accroître les profits de la production laitière, que dans cette branche particulière de l'épreuve de la valeur des vaches. Bien que les associations se bornent à exiger que la pesée soit faite trois jours par mois, je crois que les cultivateurs verront bientôt qu'il est plus profitable de peser chaque traite. Ils en retireront beaucoup plus de bénéfices s'ils le font, parce que si un homme constate une différence de 5 à 6 livres entre les traites ou entre une traite tel jour et la suivante, cela frappera beaucoup plus vivement que si la différence n'est apparente qu'après une période de dix jours et il sera plus porté à se mettre au fait des causes et des raisons de cette variation.

Par M. Armstrong:

Q. Quelle serait la dépense, au point de vue du cultivateur, pour l'achat de balances, etc., pour faire ces épreuves ?

R. La dépense serait d'environ $3 pour chaque cultivateur. La balance la plus en usage coûte de $1 à $1.25; c'est une balance droite à ressort qui sert maintenant pour la vérification. Les bouteilles pour contenir les échantillons coûtent de 5 à 10 cents chacune, et la boîte à contenir les bouteilles environ $1; ainsi, en chiffres ronds, $3 par troupeau couvriront les dépenses. Ceci, naturellement, ne s'applique qu'à la collection des échantillons; cela ne paie pas les frais de l'épreuve qui sera faite, je crois, par les fromageries et les beurreries. Aussitôt que les propriétaires des fromageries et des beurreries auront constaté l'importance de ce mouvement, ils feront les épreuves, et ils peuvent le faire sans augmenter leurs autres dépenses. Il leur sera très avantageux d'entreprendre ce genre de travail. En général, les fromageries et les

beurreries font de grands efforts pour obtenir du lait additionnel en l'enlevant aux fabriques voisines. Si l'on consacrait autant de temps et d'énergie à encourager les patrons des fabriques, au moyen de ces épreuves, à produire plus de lait, cela tendrait à donner de bien meilleurs résultats.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Dans quels endroits d'Ontario a-t-on fondé des associations ?

R. Il y en a une à North-Oxford, une à Princeton et une autre près de Brockville. Nous avons été invités à plusieurs autres endroits, mais d'une manière ou d'une autre, les cultivateurs n'étaient pas tout à fait prêts pour ce travail. Cela dépend entièrement du public lui-même, car nous avons attendu une invitation pour envoyer l'organisateur à tout district en particulier.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. Vous n'avez pas choisi ces endroits ?

R. Oh, non.

Par M. Broder:

Q. Les fabricants s'intéressent-ils à ce mouvement ?

R. Oui, quelques-uns; et j'espère qu'il y en aura davantage à l'avenir.

Q. M. Ruddick, voulez-vous nous dire quels sont les endroits de la province de Québec où ces sept associations ont été formées ?

R. Elles ont été fondées à Philipsburg, Saint-Camille, Sainte-Edwidge, Cowansville, Mansonville, Saint-Louis de Lotbinière et Saint-Alphonse de Bagotville.

Q. Je demanderai au ministre de l'Agriculture si cette explication sera imprimée sous forme de circulaire et distribuée à tous les cultivateurs. Ne serait-ce pas là une bonne chose ?

L'honorable M. Fisher:

Q. On l'a distribuée.

R. Bien, je n'ai jamais vu cette circulaire.

Q. On l'a distribuée par toute la province. L'annonce à cet effet a été faite à toutes les conventions laitières, l'hiver dernier, et on l'a distribuée sous forme de circulaire par tous les districts laitiers.

SALLES DE MATURATION CENTRALES NON ENCOURAGÉES.

Q. Avez-vous fini de parler des salles de maturation à froid ? Je croyais que vous deviez revenir sur ce sujet ?

R. Je mentionnerai un aspect spécial de cette question quand j'en serai rendu au rapport de mon voyage dans la Grande-Bretagne.

Q. J'aimerais à poser une question. Est-il bon, oui ou non, que chaque fabrique ait sa propre salle de maturation à froid, ou bien devrait-il y avoir une station centrale où toutes les fabriques enverraient leur fromage ?

R. Je crois qu'on adoptera presque intégralement le plan qui consiste à avoir une salle de maturation à froid distincte pour chaque fabrique. On n'a jamais cru qu'un autre système put être adopté. Les stations centrales ont été utiles pour les démonstrations et pour faire ressortir l'importance de la question aux yeux des personnes qui s'occupent de ce commerce. La principale objection au plan est qu'il exige une dépense considérable pour le transport du fromage sans rien ajouter à la valeur qu'il pourrait acquérir à la fabrique si les installations y étaient améliorées. Dans certains cas, il est possible qu'il vaudrait mieux adopter le système central. Si l'on réorganisait complètement l'industrie fromagère, ou si on l'établissait à neuf, ce serait une affaire différente, parce qu'alors, avec une salle de maturation centrale, il ne serait pas nécessaire d'en construire une à chaque fabrique, et ce serait une épargne. Les

salles de maturation de toutes les fabriques peuvent, à très peu de frais, être rendues aussi bonnes sous ce rapport que les salles centrales de maturation à froid.

Q. De fait, une députation est déjà venue s'informer auprès de nous si nous ne pourrions pas faire quelque chose en ce sens, et dans ce cas, combien nous demanderions pour le faire. Ces gens-là ne veulent pas se charger de la dépense additionnelle que nécessiterait une salle de maturation à froid ; leur fabrique est petite, et ils croyaient qu'il ne leur en coûterait pas plus de livrer ce fromage à notre salle de maturation que de le livrer à une gare de chemin de fer.

R. Mais il y aurait le coût additionnel du maniement dans votre salle de maturation et du transport à la gare et ils n'épargneraient rien sur le coût de leur travail à leur fabrique. Dans le cas de fabriques assez considérables pour permettre d'épargner le salaire d'un homme par le fait de faire mûrir le fromage dans une salle centrale de maturation à froid, ce serait différent. C'est entièrement une considération commerciale, et il y a nécessairement des endroits où l'on pourrait, je crois, trouver que ce système serait préférable à l'autre.

EXPANSION DES MARCHÉS.

J'ai déjà dit que la Division de l'Expansion des Marchés, dont M. W. W. Moore est le chef, doit voir à l'inspection des wagons frigorifiques, à l'inspection des produits périssables, à leur chargement sur les steamers et à leur déchargement dans les ports britanniques. Eh bien, l'on continuera ce travail et j'espère que nous pourrons obtenir une aussi grande amélioration à la saison prochaine que nous l'avons fait chaque année par le passé. Jusqu'à très récemment, c'était là un travail tout nouveau et nous l'apprenons par l'expérience. Je constate que, chaque année, nous pouvons rendre le système plus efficace et je suis convaincu que nos efforts dans cette voie auront autant de succès à l'avenir qu'ils en ont eu par le passé.

Par M. Armstrong:

Q. Vous dites que vous avez pu l'améliorer d'année en année. Sous quel rapport espérez-vous l'améliorer cette année?

R. En faisant l'inspection plus parfaite, et en ayant recours à divers moyens de lui donner plus d'extension. En augmentant le nombre des thermographes employés, en les mettant en opération où ils n'ont pas encore été employés. Nous avons fait de grandes améliorations dans la forme de nos rapports, depuis deux ans. Nous obtenons des renseignements plus détaillés; nous voyons, chaque année, qu'il y a quelque information qu'on n'avait pas obtenue durant les années précédentes, et qui serait utile en ce qui concerne ces rapports. Pour renseigner le comité, je voudrais soumettre les rapports d'un steamer. Voici (produisant un paquet de rapports) un rapport-échantillon d'un steamer, que j'avais pris parmi de nombreux rapports enregistrés, afin de faire voir au Comité le genre de renseignements reçus, grâce à l'inspection des cargaisons des différents navires à Montréal ainsi qu'au port où le déchargement a été fait dans la Grande-Bretagne. Toutes ces formules que j'ai en main font partie de ce seul rapport, du rapport d'un steamer pour une seule traversée.

Q. Ces rapports sont-ils faits par vos propres employés?

R. Oui.

Q. Et sont-ils faits pour une seule traversée?

R. Oui.

Q. Y a-t-il des rapports au sujet du fromage?

R. Oui; et il y a un rapport au sujet d'un fort envoi de pommes. Je pourrais lire au comité les en-têtes de cette formule "Pommes". Cette formule comprend l'information reçue à Montréal conjointement par les inspecteurs de la cargaison et les inspecteurs de fruits concernant la condition des fruits au moment où ils sont mis à bord du navire. Ceci est un rapport du steamer "Bavarian", qui a quitté Montréal pour Liverpool, le 6 octobre 1905. Les en-têtes se lisent ainsi: "Date de l'inspection,"

"Expéditeur," "Numéro du fourgon" (le numéro du fourgon dans lequel les pommes ont été apportées à Montréal); "Marque," "Adresse" (l'adresse de l'emballeur); "Nombre de Paquets," spécifiant si ce sont des barils ou des boîtes; "Variété," "Qualité," "Nombre Examinées," "Nombre inexact," "Article enfreint," "Température" (température et du fruit et du hangar); "Où arrivées dans le navire," "Conditions des pommes, paquets, etc." On obtient la température du fruit en ouvrant un baril et en plaçant un thermomètre au centre.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. C'est là un rapport très complet ?

R. C'est ainsi que nous constatons la température des fruits, soit sur le quai soit dans le hangar, après qu'on les a sortis du fourgon.

Par M. Broder:

Q. Expédie-t-on beaucoup de pommes en boîtes ?

R. Un bon nombre.

Q. Est-ce que ce mode d'emballage est le meilleur ?

R. Généralement, oui. Mais c'est une classe de fruits différente de celle expédiée en barils.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Tient-on compte de la température pour chacune des différentes chambres du navire ?

R. Quand vous parlez de chambres, M. Smith, vous voulez dire, je suppose, les différentes cales ?

Q. Oui, les différents endroits où les produits sont arrimés.

R. Oui; autant que possible nous faisons enregistrer la température des différents endroits.

Q. Parce que la température pourrait être convenable dans une partie du navire et tout à fait mauvaise dans une autre ?

R. C'est cela.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Par vos propres employés ?

R. Oui, les registres des thermographes qui sont placés à bord du navire, arrimés avec la cargaison. Voici (produisant le registre) le registre d'une traversée de l'Atlantique. Vous voyez la ligne en travers de la carte, faisant voir la température à chaque période de la traversée.

Par M. Broder:

Q. C'est là une assez bonne ligne ?

R. Oui, c'est un assez bon registre, de 20 en descendant à 16 degrés.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. C'est un registre d'une chambre à beurre ?

R. Oui. Il est du steamer *Bavarian* de Montréal à Liverpool, placé le 5 octobre, départ le 6, et enlevé le 16 de la glacière n° 5.

Q. Vous recevez des informations, quant à la température, depuis le moment où les marchandises sont dans les hangars ou sur les quais avant d'être mises à bord, jusqu'au moment où elles sont déchargées au port de débarquement en Angleterre ?

R. Nous avons ces informations.

Par M. Armstrong:

Q. Vous n'avez aucun contrôle sur le registre thermographique ?

R. Nous contrôlons le registre, mais nous n'avons aucun contrôle direct de la température. Nous publions l'information reçue et cela suffit pour garantir le meil-

leur service que peuvent donner les steamers. Je pourrais expliquer au comité que, lorsque ces registres thermographiques sont renvoyés à Ottawa, on les transmet au photographe de la branche des brevets du ministère qui en fait des copies, des photographies directes, se servant du registre comme négatif, de telle sorte qu'il ne saurait y avoir la moindre variation entre l'original et la copie. Ceci (montrant le registre) est simplement un registre photographique direct de la carte elle-même que l'on a placée devant l'instrument. Après cela, on en distribue des copies, une à la Chambre de commerce de Montréal, où elle doit être conservée à la disposition de tout membre, une autre à l'agent du navire, et l'on en envoie une copie sur demande à toute personne ayant un envoi de marchandises sur ce navire.

Q. Comment un expéditeur pourrait-il obtenir cette information, s'il n'est pas membre de la Chambre de commerce de Montréal et s'il n'a pas accès à ces thermographes ? Comment pourrait-il savoir quel est le transatlantique ayant le meilleur registre ? Je comprends que le ministère reconnaît tout le monde, mais vous ne sauriez pas fournir les renseignements à tous ?

R. Oui, toute information que l'on demande.

L'hon. M. FISHER.—Nous lui fournirons tous les registres pour son envoi.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Mais en supposant le cas où il n'aurait pas fait d'envoi lui-même, lui fourniriez-vous tous les registres des différents navires qui ont fait la traversée, pendant cette saison, par exemple, afin que l'expéditeur puisse savoir lequel des navires est le meilleur pour les envois de marchandises?

L'hon. M. FISHER.—Nous pouvons faire cela. Naturellement, c'est notre intention, et nous nous attendons à avoir affaire à l'expéditeur au sujet de son propre travail et non à d'autres. Mais nous sommes prêts à donner à tout homme qui voudra juger du service du navire les renseignements qui lui permettent de le faire.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Pour obtenir cela il faudrait qu'il fut un expéditeur important?

R. Pas nécessairement; nous essayons de traiter tout le monde sur un pied d'égalité.

Q. Mais personne autre n'aurait le même intérêt?

R. Probablement non, mais toute personne demandant des renseignements de ce genre obtiendra de nous tout ce qu'elle veut avoir.

TEMPÉRATURES DU BEURRE.

Le TÉMOIN.—Nous faisons de ce temps-ci des efforts spéciaux pour encourager les propriétaires de beurreries à s'arranger de façon à tenir le beurre à une température plus basse. Nous avons constaté qu'un très bon travail a été fait grâce à l'envoi d'hommes qui ont voyagé sur ces lignes de fourgons à réfrigérateurs, ayant des thermomètres et quelquefois des thermographes à leur disposition, s'assurant de la température du beurre dans les fourgon à réfrigérateurs, aux beurreries et aux gares, ou à tout autre endroit où le beurre est entreposé. Ils ont examiné des échantillons de beurre à la campagne, après les avoir fait marquer spécialement. Puis ils ont de nouveau enregistré la température à leur arrivée à Montréal, afin de voir quelle était l'efficacité du service de fourgons à réfrigérateurs et constater si ce service est bien fait ou non. Un grand nombre de propriétaires de beurreries ont été des plus étonnés d'apprendre à quelle température élevée leur beurre avait été tenu. Ils se fiaient apparemment sur d'autres pour voir à ce que l'ouvrage fût convenablement fait. Nous avons constaté une très grande amélioration dans les cas où ces faits ont été rapportés aux propriétaires du beurre ou aux patrons mêmes des beurreries. Ce genre de travail semble être de fait très efficace et il y a eu sous ce rapport une amélioration des plus nécessaires.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Est-ce que l'inspecteur du gouvernement se rend périodiquement aux beurreries?

R. Les gouvernements provinciaux ont des inspecteurs qui visitent les beurreries régulièrement.

Par M. Armstrong:

Q. Quel a été le résultat de l'inspection des fourgons? Quel rapport avez-vous reçu de l'inspecteur des fourgons quant à la température dans les fourgons?

R. Il est presque impossible d'obtenir la température réelle de l'air dans le fourgon, parce que, voyez-vous, dès que la porte est ouverte, il y a un rapide échange d'air et il est par conséquent difficile de dire quelle est la température réelle des marchandises dans le fourgon. Nout essayons de déterminer cela en enregistrant la température réelle des marchandises dans le fourgon. Ainsi, par exemple, s'il s'agit de beurre, nous plaçons un ther momètre à quelques pouces au-dessous de la surface du beurre, et après que le beurre a passé quelques heures dans n'importe quelle température particulière, sa propre température devient la même que celle de l'air qui l'environne. Nous avons constaté que la température du beurre livré aux fourgons dea 87 beurreries variait de 41 à 63 degrés.

Par M. Barr:

Q. Cela diminue la valeur du beurre?

R. Oui, surtout la température la plus élevée.

Par M. Armstrong:

Q. A quoi sert alors d'insister auprès des cultivateurs à placer des machines d'entrepôt frigorifique dispendieuses dans leurs beurreries, si après qu'ils ont fait cela, comme tel a été le cas, à ma connaissance, dans une beurrerie dans laquelle je suis intéressé, nous conservons le beurre à une température aussi basse que possible avant de le mettre dans le fourgon, et quand il est mis dans le fourgon et descendu à Montréal, nous voyons que la température à l'arrivée est de 60 à 70, bien que lorsque les marchandises ont été placées dans le fourgon la température était de 35. Je ne vois pas le profit que l'on puisse obtenir en conservant le beurre frais dans la beurrerie, si nous n'avons pas un système d'entrepôt frigorifique pour transporter les marchandises en bon état, jusqu'au steamer.

R. Nous n'avons pas recommandé aux beurreries d'installer des machines pour la réfrigération. Je ne crois pas qu'il leur soit nécessaire de faire cela dans ce pays, où la glace est à si bon marché. Dans une grande beurrerie, cela pourrait être une économie, mais non pour une beurrerie ordinaire. Je ne sais pas si la température d'un fourgon à réfrigérateur a jamais été de 60 à 70. Je ne l'ai jamais vue aussi élevée que cela; mais nous avons constaté qu'elle se tenait à environ 50 et 53.

Q. Mais les fourgons devraient être tenus froids durant tout le temps ?

R. Oui, on les glace quand ils partent pour un voyage.

Q. Mais la température ne descend pas jusqu'à 35 ?

R. Non. Il n'est pas juste que les beurreries qui refroidissent leur beurre de placer ce dernier dans un fourgon à côté de beurre chaud. Nombre d'expéditeurs semblent compter sur le fourgon à réfrigérateur pour refroidir le beurre, ne comprennent pas que cela est impossible avec l'outillage actuel. Pour fournir une réfrigération suffisante pour refroidir le beurre dans un wagon, il faudrait augmenter énormément le coût du transport, et cela ne serait pas pratique, car ce travail peut être fait à meilleur marché dans un entrepôt frigorifique ordinaire. Toute augmentation du coût du transport doit finalement être déduite de la valeur du beurre.

Par M. Wright:

Q. Nous avons expédié notre beurre tous les lundis matin et nous n'avons jamais éprouvé de difficulté.

M. Broder.—Mais votre beurrerie est tout près du fourgon, M. Wright.

M. Wright.—Oui, nous avons une voie de garage à notre fabrique même.

Q. Il y a des plaintes au sujet du tort que subit parfois le beurre en attendant le fourgon ?

R. Il y a quelquefois une difficulté sous ce rapport. On livre le beurre à la gare beaucoup plus tôt le matin qu'on ne le devrait.

Q. Et quelquefois la veille au soir ?

R. Oui.

Par M. Martin:

Q. N'est-il pas endommagé aussi lorsqu'il reste sur le quai au port ?

R. S'il fait chaud, naturellement cela lui fait du tort d'y rester. Il n'y a pas beaucoup de beurre porté directement des fourgons aux steamers à Montréal. La majeure partie passe par les entrepôts frigorifiques.

Q. Et c'est la même chose pour le fromage ?

R. En grande partie, mais pas autant. Naturellement, le fromage ne demande pas une température aussi basse que le beurre.

Q. Quelles dispositions avez-vous prises pour l'expédition de quantités moindres que la charge d'un fourgon ?

R. Vous voulez parler de l'arrangement entre le chemin de fer et le gouvernement ?

R. Oui.

R. Les arrangements s'appliquent uniquement aux quantités moindres que la charge d'un fourgon.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Des quantités moindres qu'une charge de fourgon au prix des charges de fourgon ?

R. Il y a un prix spécial pour le beurre et le fromage entre les mois d'avril et de novembre, et il est souvent inférieur au tarif fixé pour les charges de fourgon.

Par M. Broder:

Q. Les fourgons sont censés compléter leur charge le long de la route ?

R. Oui.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Dans vos remarques concernant le prix de transport, vous voulez peut-être parler des conditions du service d'entrepôt frigorifique pour les fruits ?

R. Je parle du beurre et du fromage durant les moins d'été. Le prix est le même, quelle que soit la quantité que vous expédiez. Naturellement, il vous faut payer un supplément pour glacer.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Je suppose que les chemins de fer n'offrent ce prix spécial comptant que grâce à ce système, le fourgon sera rempli après avoir passé deux ou trois gares ?

R. Oui, je suppose qu'il en est ainsi. Naturellement, il y a des gares d'où l'on expédie plusieurs fourgons remplis durant une journée.

Par M. Blain:

Q. Quels sont les mois d'été durant lesquels ces prix sont en vigueur ?

R. D'avril à novembre. Je n'en suis pas tout à fait certain, mais je crois que cela dure jusqu'au 1er décembre, parce que cela comprend virtuellement tous les envois de beurre et de fromage de l'été et ces envois sont faits pendant les mois que j'ai mentionnés.

REGISTRES THERMOGRAPHIQUES.

Je désire donner au comité quelques chiffres au sujet du nombre de registres thermographiques obtenus pendant la saison. Nous avons placé en tout 276 de ces thermographes dans les divers compartiments des navires dans le port de Montréal, neuf dans des compartiments de navires dans le port de Halifax, avec des consignations de pommes et treize dans des fourgons chargés de fruits expédiés du district de Niagara à Winnipeg. Pour la première fois, l'année dernière, nous avons pu obtenir un registre satisfaisant dans un fourgon de chemin de fer. Nous avons essayé différentes manières de placer le thermographe qui est un instrument délicat et nous n'avons jamais pu obtenir un registre satisfaisant avant l'année dernière, alors que nous avons essayé le plan bien simple d'emballer le thermographe avec les fruits. Cela a parfaitement réussi. Avant cela, nous avions une combinaison de ressorts pour recevoir la concussion, mais cela n'a fait qu'accroître la difficulté.

Par M. Broder:

Q. Pourquoi ne le pendiez-vous pas ?

R. Nous l'avons fait, et cela n'a pas réussi. En l'empaquetant avec les fruits, nous avons obtenu un registre passablement bon de la température de Sainte-Catherine à Winnipeg,

Ces registres sont très intéressants sous certain rapport. Je désirerais que le Comité examinât ce registre (il produit le registre). Ceci est un registre pris du thermographe dans un fourgon qui portait des fruits de Sainte-Catherine à Winnipeg. Vous remarquerez que lorsque le fourgon était en mouvement il y a une ligne embrouillée, parce que la plume contenant l'encre tremblait un peu. Quand le fourgon s'est arrêté, il y a une marque nette. Maintenant, en examinant cette carte, nous pourrons dire durant combien d'heures le train a été arrêté aux différents endroits le long de la route. D'après les apparences ce fourgon s'est arrêté durant huit heures, à deux endroits pendant le trajet; puis, je vois qu'il est resté deux jours à Winnipeg avant d'être déchargé. Nous avons donc là un très bon pointage des chemins de fer et nous espérons développer le travail dans ce sens.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Pendant combien d'heures ce fourgon a-t-il été réellement en mouvement?

R. Je ne les ai pas comptées, mais c'est là un assez bon record à l'exception du retard à Winnipeg, pour lequel la compagnie ne saurait être blâmée. Il semble n'y avoir eu aucun retard, excepté pour prendre de la glace.

Q. Règle générale, on attend jusqu'au septième jour avant de décharger le fourgon?

R. Nous avons constaté qu'il y avait quelque difficulté sous ce rapport. Il y a retard après l'arrivée à Winnipeg ; et, quelquefois, ce n'est que juste, parce que l'état du marché peut être tel qu'il ne serait pas prêt à recevoir cette quantité de fruits.

Par M. Armstrong:

Q. Placez-vous des thermographes sur tous les fourgons allant à l'ouest?

R. Nous les plaçons autant que possible lorsqu'il y a possibilité d'avoir quelqu'un, à l'autre bout de la ligne, pour prendre soin des registres et des thermographes.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. C'était là des envois d'essai, l'année dernière?

R. C'était des envois d'essai, faits l'année dernière, des districts de Sainte-Catherine.

Par M. Sproule:

Q. Combien de registres thermographiques avez-vous pour chaque navire ? Est-ce là toute la navigation de l'année?

R. Nous les avons pour toutes les traversées pendant la saison de navigation à Montréal.

Q. Combien cela fait-il approximativement pour chaque navire, à chaque traversée?

R. Je ne pourrais le dire exactement sans faire des recherches, mais je crois qu'il y en a une moyenne de deux environ pour chaque navire. Pendant une partie de la saison, on les met seulement dans les compartiments à beurre et il n'y a pas, règle générale, plus de deux compartiments, par navire, pour le beurre.

Q. Vous en avez pour les fruits et le fromage, aussi bien que pour le beurre ?

R. Oui, nous avons un nombre considérable de registres pour les fruits et aussi pour le fromage. Mais le plus grand nombre servent pour le beurre, parce qu'il y a plus de compartiments à beurre, et parce que les envois de beurre se continuent durant toute la saison.

Par M. McIntyre:

Q. Vos rapports s'appliquent-ils, jusqu'à un certain point, au transport des œufs ?

R. Non, il n'y a que quelques expéditeurs d'œufs, et le fait est que ces gens-là semblent préférer conduire leurs affaires à leur guise.

Par M. Broder:

Q. Ils ont peut-être un secret qu'ils ne veulent pas vous laisser connaître ?

R. C'est possible.

Le Témoin.—Si les membres n'ont pas d'autres questions à poser sur cette partie du travail, je vais passer à la partie suivante.

M. Smith (Wentworth).—J'aimerais savoir du ministre de l'Agriculture s'il ajoutera ces registres thermographiques de Sainte-Catherine à Winnipeg, dans le rapport des autres thermographes que j'ai demandé à la Chambre ?

L'honorable M. Fisher.—Je le ferai avec plaisir.

Le Témoin.—Je désire expliquer au comité une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas toujours réussi à obtenir des registres thermographiques pour toutes les pommes qui ont été expédiées. Le thermographe est un instrument sur lequel le papier recevant le registre est porté sur un tambour activé par des ressorts semblables à ceux d'une horloge. La plume qui enregistre est très délicatement ajustée, de manière à toucher à peine au papier et il est parfois très difficile à cause de cela de faire fonctionner l'encre. Une fois mis en mouvement, l'appareil fonctionne sans aucune difficulté ; mais l'encre employée est mise dans de la glycérine afin de l'empêcher de s'évaporer, aussi ne coule-t-elle pas très librement au début. La plume, naturellement, va très lentement et il est difficile de voir si elle fonctionne ou non au début; de telle sorte que parfois nous voyons qu'elle a fait tout le tour durant la traversée de l'Atlantique sans cependant rien enregistrer du tout sur la carte.

Par M. Broder:

Q. Elle ne gèle pas ?

R. Pas aux températures ordinaires des entrepôts frigorifiques.

ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES.

Expériences d'isolation.

Je désire parler brièvement de quelques expériences d'isolation, faites durant la dernière saison, par la division des entrepôts frigorifiques. L'entreposage frigorifique est un art relativement nouveau, et chaque année nous acquérons à ce sujet de nouvelles lumières, de nouveaux renseignements. Depuis les quatre ou cinq dernières années, un grand changement s'est opéré dans les méthodes et les matériaux employés pour isoler les bâtiments pour entrepôts frigorifiques, de sorte que ce qui était moderne il y a deux ou trois ans, est, dans quelques cas, aujourd'hui suranné. Je me

suis trouvé en face de cette difficulté, qu'il était presque impossible d'obtenir aucun renseignement sûr quant à la suffisance des divers matériaux employés pour l'isolation. Nous trouvons beaucoup d'informations particulières publiées à ce sujet, mais c'est généralement par des gens qui ont quelque système d'isolation breveté, ou des matériaux brevetés dont ils veulent disposer et ils réussissent à faire des expériences qui démontrent que leur méthode particulière d'isolation est la plus efficace. Afin d'établir des données sûres à ce sujet, le ministre nous a autorisés à faire une série d'expériences durant la dernière saison.

Je vais expliquer comment nous avons procédé. Nous avons obtenu l'usage d'un patinoir, puis nous avons construit à l'intérieur neuf petits bâtiments de 6 pieds sur 6 sur 4, construits sur des plans différents, avec des combinaisons différentes de matériaux qu'on peut se procurer facilement pour la construction de petits entrepôts frigorifiques au Canada. On a fait comme suit l'épreuve de l'isolation : on a mis dans chacune des chambres une quantité de glace dûment pesée; des arrangements convenables ont été faits pour le drainage, de telle sorte que l'eau égouttée était retenue et pesée aussi. De cette manière, nous pouvions déterminer avec une précision remarquable, en comparant les différents essais, la fonte exacte de la glace dans chacune de ces différentes chambres, et naturellement, la fonte de la glace détermine l'efficacité des différentes méthodes d'isolation. Nous ne prétendons pas avoir fait une enquête parfaite, mais nous avons assez de renseignements pour nous permettre de recommander une construction d'entrepôt frigorifique pour les beurreries moins dispendieuse et qui sera, je crois, plus satisfaisante que toutes celles qu'on ait jusqu'ici recommandées. Nous avons constaté que nous pouvons construire un mur avec un espace de 6 pouces à un pied d'épaisseur, selon les besoins, et remplir cet espace de copeaux secs, et avoir ainsi une excellente isolation d'entrepôt frigorifique, pour les températures mêmes dont nous avons besoin. Si nous voulions des températures à zéro, il nous faudrait quelque chose de mieux soigné.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Des planches à l'extérieur ?

R. Des planches doubles à l'extérieur et des planches doubles à l'intérieur, avec du papier à l'épreuve de l'humidité entre elles. L'idée est d'avoir un mur intérieur et extérieur, aussi impénétrable que possible à l'air et à l'humidité. Ceci est de la plus grande importance.

Q. Quatre épaisseurs de planches embouvetées ?

R. Quatre épaisseurs de planches embouvetées, et remplir l'espace de copeaux.

Par M. Armstrong:

Q. Avant de m'en aller, lors de la dernière session du Parlement, je suis allé examiner quelque peu les machines dont vous parlez, l'installation que vous étiez à construire dans le patinoir. Je ne pouvais pas comprendre tout à fait pourquoi vous construisiez cela dans le patinoir, plutôt qu'en dehors, où elle aurait été exposée, où nous serions forcés, nous, de construire.

R. Je vais vous dire pourquoi. J'ai considéré cela avec soin et je ne pouvais voir comment nous pourrions faire cette expérience en dehors et obtenir des conditions absolument uniformes pour tous les bâtiments. Le soleil et le vent ne sauraient les affecter tous également, tandis que dans le patinoir il n'y avait aucune différence car tous se trouveraient dans les mêmes conditions exactement. J'ai la plus grande confiance en l'exactitude de nos résultats. Il y a ceci à considérer au sujet des bâtiments en brique et en ciment, ils n'ont pas été exposés à la température et ils n'ont pas absorbé autant d'humidité qu'ils l'auraient fait en dehors. La brique et le ciment ne sont pas de bons isolateurs. Ils sont estimés beaucoup plus que de raison sous ce rapport. Nous avons constaté par cette expérience qu'un mur de brique de 13 pouces ou un bloc de ciment de 10 pouces ne vaut pas mieux que deux doubles de planches.

Par M. Broder:

Q. Avez-vous mis du remplissage?

R. Oh oui. On a toujours considéré qu'un espace vide contient une couche d'air étouffé, mais il n'en est rien. On ne se sert plus aujourd'hui d'espaces dans la construction moderne d'entrepôt frigorifique, excepté peut-être dans les cas d'une chambre-glacière. Nous avons alors un espace d'un pouce à l'intérieur pour empêcher l'humidité de la glace de pénétrer dans l'isolation.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Nous avons eu dans notre ville trois entrepôts frigorifiques ayant des espaces à air d'un pouce, et nous allons en mettre l'année prochaine dans notre beurrerie, d'après un brevet obtenu par M. Ouellette. Le bois intérieur est si sec que vous pourriez enflammer une allumette.

R. Nous recommandons la circulation de l'air en ce qui concerne les beurreries.

Par M. Schell (Oxford):

Q. Est-ce que vous tassez les copeaux très serrés?

R. Passablement serrés, pour empêcher le tassage.

Q. Vous n'auriez pas besoin de les mettre très serrés?

R. Seulement bien joints; environ huit livres de copeaux au pied cube font une bonne isolation.

Q. Est-ce que des sciures sèches ne feraient pas tout aussi bien?

R. Vous ne pouvez jamais avoir des sciures absolument sèches.

Q. Raisonnablement sèches?

R. Je ne le crois pas. Le défaut des sciures, c'est qu'elles contiennent de l'humidité, et la sève du bois s'y trouve, ce qui fait gâter et chauffer le bran de scie qui devient moisi. Il y a une grande différence entre les sciures et les copeaux dans leur efficacité relative pour les fins d'isolation. Nous en avons fait une épreuve sérieuse l'été dernier. Nous ne recommandons pas du tout le bran de scie à moins qu'il ne provienne de bois convenable.

Par M. Martin (Wellington):

Q. Avez-vous jamais essayé des balles d'avoine sèches ?

R. Non.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Je suppose que les détails de ces expériences seront publiés?

R. Ils seront publiés dans le rapport du Commissaire de l'industrie laitière.

SALLE DE COMITÉ 34,
CHAMBRE DES COMMUNES, 30 mars 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici ce jour à 10 heures a.m., le président, M. P. H. McKenzie, au fauteuil.

M. J. A. Ruddick, commissaire de l'industrie laitière, du ministère de l'Agriculture, ayant été rappelé, a continué sa déposition comme suit:—

Le TÉMOIN.—M. le président et messieurs les membres du comité:—

Avant de continuer ma déposition, je demande la permission de modifier une déclaration que j'ai faite à la dernière séance et qui s'éloignait quelque peu de mon témoignage. Je crois que j'ai déclaré que les taux spéciaux pour le beurre et le fro-

mage qui sont mis en vigueur durant les mois d'été, étaient les mêmes, pour quantités "moindres qu'une charge de fourgon" que pour les fourgons remplis. Quand j'ai fait cette déclaration, je pensais à l'expédition du fromage, pour lequel le prix est le même sans égard à la quantité. Pour le beurre, expédié des centres ruraux à Montréal, il y a ordinairement une légère différence—de 2 à 4 cents—entre le prix des charges de fourgon et celui des quantités moindres.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Vous voulez dire au quintal ?

R. Oui, par cent livres. Je mentionne ceci afin d'être aussi précis que possible dans mes déclarations devant le comité.

REGISTRES THERMOGRAPHIQUES.

Quand le comité s'est ajourné mercredi, j'en étais rendu à la division de mon travail qui s'occupe des entrepôts frigorifiques et je parlais de l'usage des thermographes placés à bord de steamers, fourgons de chemins de fer et autres endroits où des produits périssables sont transportés. Je n'ai plus qu'une remarque à faire à ce sujet, et je veux indiquer les différentes classes de produits auxquels se rapportent ces registres. On a placé en tout 298 thermographes, ce qui est près de 100 registres de plus que nous en avons eu durant toute autre année antérieure. J'espère avoir, l'année prochaine, une forte augmentation dans le nombre des registres, avec les nouveaux instruments que nous faisons venir. Cinquante-huit de ces registres étaient pour des pommes et des fruits seulement, à bord de steamers. Si nous comptons tous les registres de gargaisons mêlées et ceux obtenus dans les fourgons de Sainte-Catherine à Winnipeg, nous avons un total de 56 registres se rapportant aux fruits.

Q. Est-ce que ces thermographes sont dispendieux ?

R. Ils coûtent environ $35, sans droits de douane. Nous nous procurons tous les échantillons que nous pouvons trouver, de quelque sorte et de quelque provenance qu'ils soient, mais jusqu'ici deux sortes, l'une faite en France et une autre faite à Londres, sont les seules qui aient été trouvées convenables à nos besoins. Présentement nous les achetons de la maison Negretti et Zambra, de Londres, manufacturiers d'instruments pour le gouvernement impérial. Ils m'informent que nous avons plus de thermographes en usage que tout le reste de l'univers réuni.

Par M. Blain:

Q. Les a-t-on laissés dans les fourgons au delà de Winnipeg, à l'ouest ?

R. Aucun de ces fourgons n'a été à l'ouest de Winnipeg, que je sache.

Par M. Schell (Oxford):

Q. Quelle serait la température des fourgons entre ici et Winnipeg, comment varie-t-elle ?

R. La température de ce fourgon était de 60° quand il est parti. Elle est descendue à 34° avant qu'il ne fût arrivé à Winnipeg.

Q. Elle continuait à baisser en route ?

R. Oui, les fruits n'avaient pas été refroidis avant d'être mis dans le fourgon, de sorte que cela prit beaucoup de temps pour abaisser la température suffisamment pour empêcher les fruits de mûrir, ce qui produit la chaleur.

Q. Le fourgon doit-il prendre de la glace avant d'arriver ?

R. Oui, à North-Bay et, si cela est nécessaire, à White-River.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Avez-vous quelque rapport de la température extérieure ?

R. Non. Le fourgon a quitté Sainte-Catherine, le 10 octobre.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Combien de temps dure un thermographe ?

R. Je l'ignore. Nous en avons qui servent depuis six ans. Quelques-uns ont dû être réparés. Le mécanisme est composé d'un mouvement d'horloge et d'une partie sensitive qui est affectée par la chaleur ou le froid.

Q. Est-ce qu'un homme d'une intelligence ordinaire peut s'en servir ?

R. Il n'y a aucune difficulté à ce sujet; il suffit de montrer à quelqu'un comment les monter et les faire fonctionner.

ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES DANS LES BEURRERIES.

Maintenant, je vais passer à la considération de quelques autres détails de l'entrepôt frigorifique, qui vient naturellement en premier lieu. Je puis dire au comité qu'on est à faire une grande amélioration dans les entrepôts frigorifiques des beurreries, et je suppose que les membres du comité savent que le gouvernement donne une prime, jusqu'au montant de $100, quand les entrepôts frigorifiques de beurreries sont construits d'après les plans fournis, ou approuvés, par la division du commissaire de l'industrie laitière, et que certaines conditions sont remplies.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Quel serait le coût de l'installation d'entrepôt frigorifique qu'il faudrait construire ?

R. Cela dépendrait beaucoup de la question de savoir construire une allonge ou si l'on pourrait se servir d'une partie du bâtiment actuel. Cela coûterait probablement $400 à $500 pour un bon entrepôt frigorifique.

Par M. Lewis:

Q. Est-ce que cela serait pour un entrepôt frigorifique ordinaire ?

R. Non, seulement pour un entrepôt frigorifique de beurrerie. Je vais lire la circulaire que l'on fait distribuer.

Circulaire au sujet d'entrepôts frigorifiques.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
DIVISION DU COMMISSAIRE DE L'INDUSTRIE LAITIÈRE,
ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES,
OTTAWA, 15 mars 1906.

Aux propriétaires de beurreries:

L'honorable ministre de l'Agriculture m'a chargé de déclarer que l'on demandera au Parlement de continuer, pour l'année 1906, la prime de $100 pour entrepôts frigorifiques dans les beurreries.

Conditions de paiement.—On fera le paiement du plein montant de la prime à la fin de la saison du beurre, si les conditions suivantes ont été remplies, savoir:—

(1.) Un entrepôt frigorifique suffisant doit être construit d'après les plans et devis fournis, ou approuvés, par le Commissaire de l'Industrie Laitière, Ottawa.

(2.) Il faudra maintenir une température suffisamment basse dans l'entrepôt frigorifique pour protéger le beurre contre tout dommage durant une période de temps raisonnable.

Les propriétaires de beurreries qui désirent profiter de cette prime devront:—

(1.) En faire la demande avant le 1er juillet 1906, sur des formules préparées à cette fin.

(2.) Envoyer une fois par mois, pendant la saison, un rapport quotidien, signé par le beurrier, de la température maintenue dans l'entrepôt frigorifique.

La construction de l'entrepôt frigorifique devra subir l'inspection d'un employé du ministère ou de quelque autre personne désignée pour faire rapport à ce sujet.

L'efficacité de l'entrepôt frigorifique sera déterminée par ce rapport et par les rapports mensuels de température.

Il faudra permettre aux inspecteurs du ministère de l'Agriculture, à Ottawa, d'examiner la construction de l'entrepôt frigorifique et de faire des épreuves de la température en tout temps pendant des heures de travail raisonnables.

La température du beurre de tout colis ayant passé trois jours dans l'entrepôt frigorifique sera considérée représenter la température moyenne de l'entrepôt.

On fournira sur demande des plans et devis revisés pour entrepôts frigorifiques de beurreries, d'après le système de "Circulation d'air" et celui du "Cylindre."

La Division des Entrepôts Frigorifiques a fait l'été dernier quelques expériences sur l'isolation et, d'après les informations obtenues, nous pouvons recommander une forme de construction moins dispendieuse que celle que l'on avait jusqu'ici considérée recommandable. Les plans ont été revisés en conséquence.

L'inspecteur des entrepôts Frigoriques de Beurreries visitera, sur demande, autant que possible, toutes les beurreries demandant la prime, dans le but de donner son aide pour les plans et la construction de l'entrepôt frigorifique.

On fournira les formules requises.

Le tout sujet à la ratification du Parlement.

Adressez toutes communications au Commissaire de l'Industrie Laitière.

Respectueusement à vous,

J. A. RUDDICK,
Commissaire de l'Industrie Laitière.

Par M. Taylor:

Q. Nous payons actuellement une prime?

R. Oui, l'on a demandé au Parlement de voter un crédit à cette fin, depuis 1897.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Le montant a été le même ?

R. Oui, seulement nous proposons un plan différent maintenant. Nous avions l'habitude de payer la prime par versements. $50 pour la première année et $25 dans les deux suivantes, ou sur constatation du fait que les conditions ont été remplies. Nous croyons que nous pourrons induire les propriétaires de beurreries à faire de meilleur ouvrage, en obtenant les $100 en un seul paiement.

Q. Sont-ils obligés de mettre de la glace dans leurs bâtiments ?

R. Oui, nous insistons pour que l'entrepôt frigorifique soit suffisant.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Avez-vous un inspecteur qui fasse rapport ?

R. Oui.

Par M. Schell (Oxford):

Q. Est-ce que notre prime s'applique aux fromageries aussi bien qu'aux beurreries ?

R. Non, elle ne s'est jamais appliquée aux fromageries.

Par M. Taylor:

Q. Beaucoup de gens profitent de la prime ?

R. Je désire soumettre un mémoire à ce sujet.

MÉMOIRE DES BONI POUR ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES DANS LES BEURRERIES.

Nombre de beurreries ayant reçu des primes et montants payés.

306 beurreries ont reçu la prime entière de $100.	$30,600
146 beurreries ont reçu le premier et le deuxième versements seulement, $75.	10,950
144 beurreries ont reçu le premier versement seulement, $50.	7,200
596	$48,750

Année.	Nombre total des demandes.	Nombre d'approuvées pour premier versement.
1897	82	73
1898	151	130
1899	106	102
1900	109	72
1901	86	55
1902	168	54
1903	131	51
1904	46	23
1905	64	36
	943	596

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Relativement, comment ces primes sont-elles distribuées dans les diverses provinces ?

R. La grande majorité sont distribuées dans Québec, parce que c'est là que les beurreries sont les plus nombreuses. Je dirai qu'il y a quatre fois autant de beurreries dans Québec que dans Ontario aujourd'hui.

Q. On s'y occupe plus de la fabrication du beurre que celle du fromage ?

R. On y fait plus de beurre que dans Ontario. Dans Ontario. on fait plus de fromage. L'une des conditions pour obtenir la prime a été qu'un certain nombre de livres de beurre fussent faites durant les mois d'été.

Q. On obtient la prime que le beurre soit fait en hiver ou en été ?

R. On n'a pas besoin d'entrepôt frigorifique lorsqu'on ne fait du beurre qu'en hiver.

L'honorable M. FISHER.—Il y a beaucoup de changements. Durant certaines saisons, l'on fait du fromage, selon l'état du marché. Dans les cas où l'on fait du beurre suffisamment pour remplir les conditions, la prime est accordée si on la demande.

Par M. Taylor:

Q. Quel système d'inspection avez-vous eu ?

R. Nous avons un homme employé comme inspecteur d'entrepôts frigorifiques. Lorsqu'une demande arrive, il se fait un devoir de visiter la beurrerie au cours de la saison, ou avant que la prime soit payée.

Par M. Lewis:

Q. J'ai fait une déclaration à l'effet que les beurreries de Québec étaient plus grandes que celles des autres provinces du Dominion; est-ce un fait?

R. Voulez-vous dire plus grandes prises une à une ?

Q. Oui.

R. Je crois que la plus grande beurrerie du Canada est dans Québec.

Q. Je veux dire en moyenne.

R. Non, je ne le crois pas. Je n'ai pas de chiffres exacts sur ce point. Je puis me tromper, mais je crois que la plus grande beurrerie du Canada est celle de West-Shefford.

PLANS POUR ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES DE BEURRERIE.

Nous avons préparé des plans que nous fournissons aux beurreries qui construisent des entrepôts frigorifiques, des plans comme celui-ci (il produit un plan) avec un devis, ce qui permet de suivre de près les instructions.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

On les envoie à toute personne qui les demande?

R. Oui.

Par M. Taylor:

Q. Quand ces salles d'entrepôts frigorifiques ont été d'abord établis, il y en avait deux dans Québec et deux dans Ontario, à Woodstock, Brockville, Saint-Hyacinthe et Cowansville. Je comprends que le nombre en a été augmenté.

R. Non pas le nombre de salles d'entrepôts frigorifiques du gouvernement. Le nombre de salles d'entrepôts frigorifiques dans les fabriques a été augmenté.

Q. Elles sont dirigées par le gouvernement?

R. Non.

Q. Je vois dans le rapport de l'auditeur général........

R. Je comprends que l'honorable député parle des salles d'entrepôts frigorifiques que le gouvernement a aidées pour y faire les améliorations nécessaires, mais il n'y a exercé aucun contrôle. Nous n'avons rien eu à faire à l'exploitation de ces fabriques ni aux salles d'entrepôts frigorifiques qui y sont attachées.

WAGONS GLACÉS POUR LE BEURRE.

Le service des wagons glacés pour le beurre vient naturellement ensuite. Je n'ai pas besoin d'en parler beaucoup, excepté du fait qu'on est à le développer au fur et à mesure qu'augmentent les envois de beurre et que de nouvelles beurreries sont construites dans de nouveaux districts. Je crois que cette année, il y aura près de cinquante-cinq lignes différentes, ayant des fourgons à divers endroits se rendant à Montréal. La saison dernière nous avons considérablement agrandi ce service, mais il n'a pas coûté plus cher qu'il y a deux ans. Ceci s'explique par le fait que les envois augmentent et qu'il y a un plus grand nombre de wagons pour lesquels il n'y a rien à payer d'après la garantie.

Q. Est-ce que le gouvernement continue le système de payer pour le transport du fromage des fabriques aux salles de maturation à froid ?

R. C'est là une partie du plan. Le coût du transport a été payé dès le début, excepté à Woodstock, et dans le cas de quelques fabriques à la salle de maturation à froid de Brockville, pendant la dernière saison. A Woodstock, les fabriques préféraient transporter leur propre fromage et avoir ensuite le plein bénéfice de la diminution de volume dans la salle de maturation à froid. A Brockville, d'aucuns préfèrent agir de même, et d'autres d'une autre manière. Je crois que, cette année, le plan sera de transporter le fromage et de faire payer les fabriques pour la diminution de volume.

Par M. Chisholm (Huron):

Q. Quel plan a-t-on adopté pour le refroidissement ?

R. Nous avons l'entrepôt à glace en rapport avec la salle de maturation.

Q. Pas d'installations à l'ammoniaque ?

R. Nous avons eu, de fait, de la réfrigération mécanique, durant les trois premières années, à Woodstock et à Cowansville, mais nous avons constaté qu'elle était de beaucoup plus coûteuse et qu'il y aurait profit à installer un compartiment à glace. C'était des expériences pour déterminer le coût relatif de l'opération des deux systèmes, afin de voir lequel des deux serait le plus économique.

Par M. McLaren:

Q. Le système mécanique coûterait moins si vous l'adoptiez à l'année ?

R. Pas pour un petit bâtiment. S'il fallait avoir une température plus basse, ce serait différent. Nous avons constaté que la réfrigération mécanique coûtait de quatre à cinq fois autant que la glace, pour une température de 55 à 60 degrés, et qu'elle ne donnait pas de meilleurs résultats.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. De quelle distance transportez-vous le fromage à la salle de maturation à froid ?

R. Le maximum de distance est d'à peu près sept milles. Il y a quelques fromages qui sont transportés par chemin de fer.

Par M. Armstrong:

Q. Si vous aviez du fromage en grandes quantités, vous ne compteriez pas avoir les meilleurs résultats avec de la glace ?

R. Je parle de maturation où il nous faut une température de 50 ou 60 degrés seulement. Nous pouvons avoir cela avec très peu de glace, parce qu'une chambre bien construite, avec plancher cimenté, ne requiert que très peu de refroidissement. On a besoin de glace tout autant pour aider la circulation de l'air et chasser l'humidité que pour le refroidissement. Nous calculons l'épargne dans la diminution de volume en choisissant deux fromages du même lot de chaque fabrique, toutes les semaines; ils sont pesés avec soin quand ils arrivent, l'on en met un dans la chambre froide, et l'autre dans une chambre non contrôlée, où la température est la même que dans une salle de maturation ordinaire. Ces fromages sont pesés de nouveau quand le lot est vendu, et l'on calcule de ce résultat l'épargne totale de la diminution de volume.

Q. Faites-vous encore des épreuves à la paraffine ?

R. Nous avons continué le système qui consiste à plonger le fromage dans de la cire paraffinée.

Par M. MacLaren:

Q. Quelle différence trouvez-vous dans la déperdition de poids entre le fromage paraffiné et celui qui ne l'est pas ?

R. Cela dépend du laps de temps qu'ils passent dans la salle de maturation, mais ordinairement, il y a une différence d'une bonne demi-livre par fromage.

Q. Croyez-vous qu'il soit profitable de paraffiner le fromage ?

R. Oui, si l'on doit les garder en entrepôt durant un temps assez long. Cela épargnera tout près d'une livre, sinon toute une livre par fromage par mois, et cela conservera aussi la qualité.

Q. Avez-vous eu connaissance d'aucune plainte en Angleterre au sujet du paraffinage du fromage ?

R. Au commencement, quelques épiciers anglais ont trouvé à redire, et s'ils rencontraient un fromage de qualité inférieure, ils attribuaient cela à la paraffine. Ils commencent maintenant à reconnaître que cela donne un avantage remarquable pour empêcher la diminution de volume, et aujourd'hui, la plus grande maison d'importateurs de fromage canadien fait paraffiner une grande quantité de son fromage; quelques marchands de Montréal l'ont aussi essayé. Pour le fromage à mettre en entrepôt. on ne saurait contester son efficacité. Cela épargne des pertes et conserve la qualité. Il pourrait y avoir de légères objections quand la toile se pèle par suite de la moisissure; mais nous n'entendons pas beaucoup parler de cela maintenant, et je crois qu'à l'avenir, tout le fromage en entrepôt, durant l'hiver, sera paraffiné.

Par M. Lewis:

Q. Vous dites qu'il y a des fabriques qui n'acceptent pas l'argent pour le transport à la salle de maturation à froid. Quelques-uns acceptent la diminution de poids. Est-ce que le gouvernement paie à peu près la même chose dans l'un et l'autre cas ?

R. A Woodstock, le transport ne coûte pas tout à fait autant qu'en d'autres endroits, parce que les fabriques y sont plus grandes.

Q. Mais lorsque vous n'êtes pas payé pour le transport, et lorsque là fabrique accepte la diminution de poids, quelle est la différence pour le gouvernement ?

R. Cela ne fait pas une bien grande différence. L'un compense à peu près l'autre.

Par M. Armstrong:

Q. Je me rappelle vous avoir entendu dire, lors de la dernière séance, ici même, que l'augmentation en valeur du fromage mis dans les salles de maturation à froid

était d'environ un quart de cent la livre et que la déperdition et les autres avantages des salles de maturation à froid feraient une moyenne d'environ un autre quart de cent par livre. Dois-je comprendre alors que, si nous avions, par tout le Canada, des salles convenables de maturation à froid pour notre fromage, la valeur du fromage serait augmentée pour le cultivateur, d'un bon demi-cent par livre?

R. Je crois que la valeur serait augmentée de beaucoup plus que cela. Quand j'ai parlé d'un quart de cent la livre, je voulais dire la différence réelle qui avait été payée. Cela ne veut pas dire que cela représente la différence réelle en valeur. Je reviendrai là-dessus lorsque je parlerai de mon voyage en Angleterre.

TEMPÉRATURES DU BEURRE.

Je veux dire quelques mots au sujets de la température du beurre aux points d'expéditure et à Montréal. Les inspecteurs ont constaté, en éprouvant 832 colis de beurre, en les faisant marquer au point de départ et les faisant éprouver de nouveau à Montréal, qu'il y a une très faible différence dans la température moyenne. La moyenne de la température, aux points de départ sur le Pacifique Canadien, au nord du Saint-Laurent, était de 57.3 degrés, arrivant à Montréal à 56.8 degrés; sur le Pacifique Canadien au sud du fleuve, 53 degrés au point de départ, 53°.6 à l'arrivée à Montréal; sur le Grand-Tronc, 53°.1 au point de départ, et 53°.3 à Montréal. Ce sont là des moyennes de température. Certaines beurreries font bien mieux que d'autres. On n'a pas fait moins de 3 épreuves du beurre de 87 beurreries et les variations, au point de départ, étaient de 41.8 à 63.5 degrés. Voilà une des raisons pour lesquelles nous insistons auprès des fabricants de beurre pour qu'ils améliorent leurs entrepôts frigorifiques, parce qu'il n'est pas raisonnable qu'un beurre ayant une température de 41 à 42 degrés soit expédié avec du beurre à 63 degrés. Vingt-huit de ces beurreries ont indiqué une température de moins de 50 degrés et soixante, de moins de 55 degrés. Les autres dépassaient cela.

Par M. MacLaren:

Q. Quel est le point de départ, à quels endroits faites vous allusion ?

R. La plupart sont dans la province de Québec. Je n'ai aucun point de départ dans l'ouest d'Ontario. De certains endroits dans Ontario, sur la ligne du Pacifique Canadien, la température était à 56 degrés en arrivant à Montréal. Des fourgons arrivant du Manitoba et d'Alberta avaient une température à 52°, la moyenne la plus basse de fourgons venant de loin.

Par M. Armstrong:

Q. Avez-vous la moyenne d'Ontario ?

R. Non.

Q. Avez-vous l'intention de l'établir ?

R. Nous avons l'intention d'y voir cette année, si nous le pouvons.

Maintenant, voici un autre point intéressant. Nous voyons, d'après les registres, qu'il n'y a presque pas de différence entre la température du beurre sorti des fourgons des différents chemins de fer à Montréal : Le Pacifique Canadien a une moyenne de 54.4 degrés; le Grand-Tronc, 54.6 degrés; l'Intercolonial, 54.7 degrés et le Québec-Sud, 56 degrés. Ce n'est là qu'une variante d'un peu plus d'un degré entre les différentes voies ferrées.

FOURGONS-GLACIÈRES POUR LE FROMAGE.

Le service de fourgons-glacières pour le fromage sera quelque peu étendu, cette année, parce que les fourgons partiront plus tôt et qu'il y aura quelques fourgons de plus sur certaines routes. L'année dernière, il y avait environ 110 fourgons qui circulaient chaque semaine, du 3 juillet au 9 septembre. Je crois que cette année les fourgons devraient être disponibles vers le 1er juillet et continuer jusque vers la mi-

septembre, et qu'il devrait y avoir environ 125 fourgons par semaine. Ces fourgons sont à la disposition des expéditeurs sur demande faite à la compagnie de chemins de fer pour envois de fromage, à pleins fourgons à Montréal. Ce n'est pas le même système que celui des fourgons à beurre, qui ramassent de petits lots le long de la ligne.

Par M. Armstrong:

Q. Le gouvernement paie un certain montant pour le glaçage du fourgon. Dois-je comprneds qu'il y a contrôle de la température de ces fourgons ?

R. Oh oui, les fourgons sont tous inspectés à Montréal.

Q. Cela veut dire quand ils arrivent à Montréal. Vous n'avez aucune idée de ce que serait la température à mi-chemin entre l'Ontario ouest et Montréal ?

R. Nous n'avons pu les inspecter tout le long de la ligne, mais nous en avons une assez bonne idée, d'après l'état des marchandises et la quantité de glace qui reste, quand le fourgon arrive à Montréal.

Q. Durant combien d'heures sontils en route après leur départ de l'ouest d'Ontario?

R. Le fourgon à beurre part de Petrolia, un endroit auquel l'honorable député devrait s'intéresser,—le jeudi—et il arrive à Montréal, le samedi ou le dimanche.

Par M. MacLaren :

Q. Ces fourgons circulent tous les jours? Y a-t-il un nombre suffisant de fourgons pour répondre à la demande ?

R. Les fourgons à beurre vont une fois par semaine, dans la plupart des cas; ils portent tout le beurre offert.

Q. Trouvez-vous des gens qui se plaignent qu'ils n'y en a pas assez.

R. Non, notre grande difficulté a été de faire adopter aux fabriques le système des envois hebdomadaires. Nombre de gens préfèrent faire les consignations chaque quinzaine. Je n'ai reçu auune plainte où il y a un service hebdomadaire. On nous a demandé d'ajouter des fourgons pour l'expédition du beurre à Toronto, mais le ministère ne s'occupe que du commerce d'exportation.

ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES SUR STEAMERS.

Le gouvernement ne paie aucun subside présentement et il y a abondance de fourgons à compartiments frigorifiques pour porter les produits offerts. La capacité réunie de tous les compartiments d'entrepôts frigorifique à bord des différents steamers de Montréal est d'à peu près un million de pieds cubes, et il y a plus d'espace qu'on en a réellement besoin. En certain temps on le prend tout; en d'autres temps, on ne s'en sert pas du tout.

Par M. Sproule:

Q. Quels frais supplémentaires de transport cela nécessite-il?

R. Dix schellings à la tonne.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Quelle est la quantité minimum pour laquelle vous pouvez avoir de l'espace d'entreposage frigorifique?

R. Je ne puis le dire, sans faire des recherches. Vous trouverez un rapport des dimensions des divers compartiments de tous les navires dans mon témoignage rendu l'année dernière.

Q. C'est en tout la capacité de quatre fourgons environ?

R. Je crois que c'est à peu près cela.

Q. C'est à peu près quatre fourgons. C'est là une des difficultés de l'expédition de fruits tendres, la difficulté d'avoir quatre fourgons à la fois remplis, au commencement de la saison des affaires?

R. Oui.

Q. Serait-il possible de faire des arrangements pour expédier de petites quantités à la fois?

R. Il serait tout à fait possible d'avoir de plus petits compartiments.

Q. Souvent un expéditeur pourrait envoyer un plein fourgon, ou plusieurs pourraient s'entendre pour en envoyer deux. Mais cela serait beaucoup plus difficile de cueillir assez de fruits en printemps et de les garder assez frais pour remplir quatre fourgons?

R. On a rempli par le passé les compartiments d'une cargaison mêlée de fruits, de viandes et de fruits. Je crois que les expéditeurs ont encouru parfois ce risque plutôt que de perdre une consignation. J'ai vu envoyer du beurre avec des fruits. Cela peut faire quelque tort au beurre, mais jamais aux fruits.

Par M. MacLaren:

Q. Comment les marchandises sont-elles reçues à leur arrivée?

R. Si l'honorable député veut bien me permettre de continuer, j'ai quelques notes à ce sujet. Il est préférable que je traite ces choses par ordre régulier.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Si cela est possible, un arrangement en vertu duquel un expéditeur pourrait avoir un compartiment, s'il voulait expédier un fourgon de fruits, même si on lui faisait payer un supplément. Si jamais l'industrie se développe, il sera très facile d'en expédier quatre pleins fourgons par consignation.

R. Je serai très heureux de soumettre cette question aux représentants des lignes transatlantiques, qui verront aux améliorations à faire. Si je puis les induire à faire droit aux demandes des expéditeurs sous ce rapport, je serai trop heureux de le faire. Il pourrait y avoir quelques difficultés à surmonter.

Q. Vous devez savoir que l'expédition des fruits au vieux pays, en dehors des pommes, est virtuellement nulle?

R. J'aimerais beaucoup à m'occuper de cette question, afin d'aider les expéditeurs sous ce rapport.

AIR FROID SUR LES STEAMERS.

Je désire parler de la question de l'air froid sur les steamers. J'ai ici un extrait d'un rapport du "Home and Foreign Produce Exchange, Limited, Hibernia Chambers, London Bridge, S.E.", en date du 6 mars 1906. Parlant de la condition du fromage, tel qu'il est arrivé, la saison dernière, il y est dit:

"Le premier point à mentionner est la manière excellente avec laquelle les steamers de Londres ont transporté le fromage et la condition de fraîcheur dans laquelle les marchandises ont été débarquées. Le système à air froid est évidemment une amélioration énorme sur l'ancien système."

VOYAGE EN GRANDE-BRETAGNE.

Je veux maintenant parler de mon voyage en Grande-Bretagne, l'été dernier. Je pourrais dire au comité que j'avais trois commissions; la première, d'étudier les demandes et les tendances du marché pour nos produits; la deuxième, d'annoncer autant que possible nos produits canadiens; et la troisième, de m'enquérir de la méthode de fromagerie en Angleterre et en Ecosse et de celle de la beurrerie dans le Danemark. Je dois dire tout d'abord que partout où je suis allé j'ai été reçu très cordialement et que l'on m'a donné toutes les occasions possibles de me renseigner et de suivre jusqu'au bout la ligne de conduite que je m'étais tracée. J'ai visité tous les centres où le produit canadien est reçu en grandes quantités, et bien que je fusse chargé d'un peu plus d'une centaine de lettres de présentation, j'ai constaté que la présentation de ma carte officielle me faisait vite de bons amis.

LE FROMAGE CANADIEN DANS LA GRANDE-BRETAGNE.

La position occupée par le fromage canadien sur le marché britannique est pour ainsi dire unique. Il n'y a rien qui lui ressemble en ce qui concerne nos autres produits, parce que nous commandons virtuellement ce marché en tant qu'il s'agit du fromage Cheddar. Durant l'année expirée le 30 juin, nous avons expédié 87 pour 100 du fromage Cheddar importé en Grande-Bretagne. La balance des 13 pour 100 vient des Etats-Unis et de la Nouvelle-Zélande. Nous avons envoyé 75 pour 100 de l'importation totale du fromage en Grande-Bretagne. Nécessairement, il y a une quantité considérable qui y est envoyée du continent, une variété tout à fait différente de celui que nous fabriquons. Il serait peut-être intéressant d'étudier ces chiffres, mais je crois qu'il vaudrait mieux considérer un autre détail plus important.

BEURRE CANADIEN DANS LA GRANDE-BRETAGNE.

Si nous examinons la position occupée par notre beurre sur le marché britannique nous constatons une situation toute différente, parce que nous n'avons envoyé qu'environ 6 pour 100 de l'importation totale du beurre dans la Grande-Bretagne. Nos concurrents—nos principaux rivaux—sont les Irlandais et les Danois. Nous n'entendons pas beaucoup parler du beurre irlandais au Canada, parce que ce n'est pas une importation et que cela ne figure pas dans nos rapports de commerce. Mais la quantité expédiée d'Irlande en Angleterre et en Ecosse est très considérable de fait, s'élevant à environ 60,000 à 70,000 tonnes par année, et évaluée à près de $30,000,000. Les deux tiers sont du beurre de crémerie et c'est à peu près la même classe de beurre que le nôtre. A mon point de vue, c'est le beurre qui rivalise le plus directement avec le beurre canadien. Le plus fort approvisionnement de beurre, toutefois, vient du Danemark, et le beurre danois est de qualité tout à fait supérieure; à une seule exception près, c'est ce beurre qui commande le plus haut prix de tous ceux qu'on importe là-bas. Je suis heureux de dire, cependant, que le beurre canadien a fait, l'an dernier, de grands progrès sur le marché anglais et j'ai vu du beurre canadien de crémerie, vendu à Londres à 120 schellings le quintal, quand le beurre danois se vendait de 118 à 122 schellings les 100 livres. Cela n'était, évidemment, qu'un seul lot, mais si une beurrerie peut faire du beurre qui puisse rivaliser là-bas avec le beurre danois, il n'y a rien qui puisse empêcher les autres d'en faire autant. Je crois que si l'on s'en tenait aux bonnes méthodes, nous pourrions rivaliser avec succès avec le beurre danois sur le marché anglais, y prendre une meilleure place et faire beaucoup mieux que nous ne faisons maintenant.

Par M. Blain:

Q. De quelle partie du Canada venait ce beurre?

R. Je n'ai pas pu m'assurer du nom de la beurrerie, mais je sais que c'était du beurre de Québec.

Par M. Smith (Wentworth):

Q. Quelle différence de prix y a-t-il, en moyenne, entre le beurre canadien et le beurre danois?

R. On m'a dit, à Leith, où une grande quantité de beurre canadien fait une concurrence directe au beurre danois, que la différence y est d'environ six schellings par 100 livres, entre le danois moyen et le meilleur canadien ; que notre beurre est aussi bon que le danois, mais qu'il nous faut lutter contre une réputation qui nous nuit encore jusqu'à un certain point. Mais il y a eu, l'an dernier, une rareté de beurre, surtout du beurre sibérien, et pour cette raison, nombre de marchands ont acheté du beurre canadien qui n'en avaient jamais acheté auparavant.

Par M. Armstrong:

Q. Quels efforts faites-vous pour mettre toutes les beurreries du Canada sur le même pied, afin de les forcer à faire un produit uniforme?

R. Nous ne pouvons les forcer à faire quoi que ce soit, mais par des exemples, par la dissémination de renseignements sous des formes diverses, et par l'entremise d'agences diverses, nous tentons d'obtenir les améliorations nécessaires.

Par M. Schell (Oxford):

Q. Vous dites que le beurre irlandais importé en Angleterre s'est élevé en valeur à environ $30,000,000?

R. Oui.

Q. Et que les exportations du Canada dans le Royaume-Uni se sont élevées à environ $6,000,000?

R. Entre $6,000,000 et $7,000,000, l'an dernier.

Q. Et $100,000,000 est à peu près le total des importations de la Grande-Bretagne?

R. Oui.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. Est-ce que cela comprend le beurre irlandais?

R. Non, cela ne le comprend pas.

Par M. Schell (Oxford):

Q. Alors, les $6,000,000 de beurre canadien ne seraient pas 6 pour 100 du total?

R. Bien, je ne parle que de la proportion des importations, de ce que l'on reconnaît dans les rapports du commerce comme importation. On n'y considère pas le beurre irladais comme une importation.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. Quelle est la valeur de ce que nous avons envoyé à la Grande-Bretagne, l'année dernière?

R. De $6,000,000 à $7,000,000.

Q. Quelle est la valeur des importations totales?

R. $100,000,000.

Q. Et il y a eu $30,000,000 de beurre irlandais, en dehors de ces $100,000,000?

R. Oui; mais si vous comptez le beurre irlandais, il y a un grand nombre d'autres millions de dollars à ajouter pour le beurre anglais consommé dans le Royaume-Uni.

Par M. Blain:

Q. Pendant votre séjour dans la Grande-Bretagne, vous avez eu l'occasion d'éprouver la qualité du beurre danois; quelle est la valeur de cette qualité, comparée à celle du nôtre?

R. Il n'y a pas beaucoup de différence entre le beurre danois et notre meilleur beurre.

Q. Alors, comment se fait-il que notre beurre, qui est égal à celui du Danemark, ne peut pas obtenir le même prix?

R. Il y a très peu de notre beurre qui l'égale. Un des grands points en faveur du beurre danois, c'est son uniformité remarquable; il est virtuellement tout bon.

Q. Mais est-ce que notre bon beurre n'est pas uniforme, ou manque-t-il d'uniformité?

R. Il n'a pas l'uniformité du danois.

Q. La raison principale du meilleur prix obtenu par les beurriers danois est-elle l'énorme quantité que ceux-ci en mettent sur le marché anglais? Est-ce là la raison principale qui leur fait obtenir de plus hauts prix que nous en avons pour le beurre canadien?

R. C'est là une des raisons. Puis, le beurre danois est fourni durant toute l'année; le marchand est sûr d'avoir du beurre danois en tout temps, et il est aussi virtuellement assuré de l'avoir bon. C'est un beurre sur lequel on peut compter pour le revendre. Notre beurre n'a pas la même qualité uniforme, et il n'est fourni que durant une partie de l'année. Très peu de notre beurre y est envoyé en hiver. Les marchands ne tiennent pas à changer du beurre danois ou autre pour le nôtre, sachant qu'il leur faudra se pourvoir ailleurs, quelques mois plus tard.

Par M. Armstrong:

Q. Ne trouvez-vous pas que le beurre australien ou néo-zélandais fait du tort à notre marché jusquà un certain point ?

R. Quelque peu, mais il n'y arrive pas à la même époque de l'année que le nôtre. Voyez-vous, le beurre de la Nouvelle-Zeande et d'Australie y arrive de ce temps-ci quand on ne peut en avoir que peu ou point du nôtre. Le beurre de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie ne commence à y arriver en quantités que lorsque nos envois ont virtuellement cessé.

Q. J'ai été surpris de voir la vogue du beurre de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

R. Cela est dû en partie au fait qu'il y arrive à un temps de l'année où les autres approvisionnements manquent.

Q. Pouvez-vous nous donner quelque idée de la différence dans le coût de transport entre le beurre de la Nouvelle-Zélande ou de l'Australie et le beurre canadien ?

R. Le tarif océanique pour le beurre de la Nouvelle-Zélande à Londres est de ¼ cent la livre et de 1 cent la livre pour le fromage.

LA QUANTITÉ EST LE POINT IMPORTANT.

Il y avait là-bas une foule de choses qui m'intéressèrent naturellement, vu que c'était ma première visite, et j'ai examiné un grand nombre des différents procédés de nos produits sur le marché. J'en suis venu à la conclusion qu'il n'y a qu'un seul point d'importance réelle, c'est celui-ci: nous devrions faire notre beurre, ou notre fromage, de la meilleure qualité possible et voir à ce qu'il soit livré en bonne condition—toute autre considération est insignifiante comparée à celle-là. Les gens s'inquiètent des marques, étiquettes et de nombre d'autres détails, mais je ne vois pas que cela ait beaucoup d'importance, comparé au point que j'ai mentionné, savoir, d'avoir une bonne qualité à offrir. Avec cela, les marchandises se vendent d'elles-mêmes. L'individu qui offre en vente un article supérieur, que ce soit du beurre ou du fromage, n'a aucune difficulté à le vendre au plus haut prix, et cela s'applique aux pays tout aussi bien qu'aux individus.

BACON OU PETIT SALÉ CANADIEN.

Laissez-moi vous dire en passant, que j'ai eu l'occasion d'apprendre quelque chose au sujet du commerce de bacon (petit salé) canadien, parce que bon nombre des marchands qui vendent notre beurre dans des endroits comme Manchester et Liverpool, s'occupent aussi de préparer le petit salé. Je n'ai entendu que des éloges du petit salé canadien. Tous ont dit que le seul défaut sous ce rapport, c'est qu'il n'y en a pas assez, " donnez-nous-en davantage ", disent-ils. J'ai ici une lettre reçue l'autre jour au bureau, d'une maison de Glasgow et j'aimerais à en lire quelques phrases pour renseigner le comité. Elle est écrite par Wright, Cassels & Co., de Glasgow, Ecosse; ces messieurs disent:

" Nous regrettons que vous ne trouviez pas assez de porcs au Canada pour répondre aux besoins du commerce. Tout ce que nous souhaitons c'est que vos cultivateurs en élèvent davantage et qu'ils développent cette industrie, car nous avons de grandes demandes pour le petit salé canadien, à cause de sa maigreur, de fait, nous avons toujours des commandes à remplir avant qu'il n'arrive. Cela vous démontre qu'on l'apprécie de ce côté-ci. En même temps nous regrettons beaucoup que l'approvisionnement des

porcs soit tellement limité que c'est avec difficulté que nos expéditeurs peuvent en faire des envois réguliers même sur une échelle restreinte ".

Je vous dirai maintenant que, bien que le petit salé canadien soit des mieux vu présentement, je crois qu'un avenir encore plus grand lui est réservé. Nombre de marchands m'ont dit que le petit salé canadien égalait celui du Danemark et de l'Irlande, à part la difficulté que les propriétaires de salaisons rencontrent aujourd'hui à l'expédier sans se servir de borax. Quand les facilités des entrepôts frigorifiques seront développées en Angleterre, comme je suis sûr qu'elles le seront bientôt, on expédiera une plus grande quantité de petit salé sans emballage au borax, et cela augmentera considérablement sa valeur. Les expéditeurs de petit salé craignent de l'expédier sans cet emballage au borax, à moins d'être certains qu'il sera conservé à une température convenable jusqu'à ce qu'il soit requis pour la consommation.

FACILITÉS AMÉLIORÉES DANS LES PORTS BRITANNIQUES.

J'arrive maintenant à un point dont on a souvent parlé au cours de mon témoignage: je veux parler des facilités pour le soin des produits, de l'autre côté. A Avonmouth, le port de Britol, les dispositions sont très bonnes, quant à ce qui concerne le déchargement du beurre et du fromage des navires et le chargement dans les fourgons. Le beurre est sorti des navires et placé directement dans des fourgons glacés et une partie en est envoyée directement à destination dans les Midlands ou à d'autres endroits dans cette partie de l'Angleterre. Mais on en débarque une quantité à Bristol—les connaissements sont faits sur Bristol et c'est là réellement où les marchandises sont libérées. Les compagnies de chemins de fer prennent le beurre et le fromage aux docks d'Avonmouth et les déposent dans les hangars de Bristol. Et c'est là que l'on rencontre quelques difficultés. Parfois on les y laisse trop longtemps. A Avonmouth, on est à construire un immense dock neuf qui sera, je crois, un des plus grands de la Grande-Bretagne; il coûtera $30,000,000. Ce dock sera terminé vers ce temps-ci l'année prochaine. Si j'en juge d'après ce qu'on m'a dit quand j'étais là, il y aura toutes les facilités voulues pour le soin des produits et l'on doit faire un grand effort pour obtenir une grande part du commerce canadien On se propose d'avoir des entrepôts frigorifiques sur les docks, puis on tentera de faire faire les connaissements sur Avonmouth au lieu de Bristol. Je crois que cela arrivera, car les expéditeurs de Montréal seront fortement en faveur de ce changement. A Glasgow, il y a des retards dans l'enlèvement des marchandises du quai. A part cela, les facilités sont bonnes. L'emploi d'entrepôts frigorifiques augmente à Glasgow. A Liverpool nous avons peut-être eu plus de sujet de nous plaindre que partout ailleurs. Le comité se rappellera que j'ai touché ce sujet, quand j'ai donné mon témoignage en avril dernier. Quand j'ai visité Liverpool, j'ai constaté que les marchandises et les représentants du "Dock Board" étaient assez indignés ce qu'ils croyaient être une tentative de notre part ayant pour but de leur montrer comment conduire leurs propres affaires. Ils étaient sous une fausse impression, mais lorsque j'ai eu une entrevue avec les directeurs de la "Provision Trades Association" et des représentants du "Dock Board", j'ai pu leur faire voir que notre position était parfaitement tenable. Après cette réunion, et après une assemblée générale de la "Provision Trades Association", ils semblent avoir changé d'opinion au sujet des critiques que l'on avait faites de ce côté-ci relativement à leur manière de laisser le beurre demeurer sur le dock. Il se fait un mouvement pour établir des entrepôts frigorifiques sur les docks de Liverpool et j'espère que cela sera sous peu un fait accompli. Je crois qu'il est de la plus haute importance d'y avoir quelque amélioration de ce genre, mais on me dit qu'une des difficultés est que les membres du "Mersey Docks d'Harbour Board", un corps très considérable et influent, sont intéressés dans des entrepôts frigorifiques particuliers. Vous voyez maintenant la situation. Mais je suis convaincu qu'avant longtemps on fera une pression assez forte pour obtenir de très grandes améliorations dans le service des marchandises périssables à Liverpool. Je puis vous dire que j'ai constaté après m'être informé qu'une partie

du beurre qui avait été laissé le plus de temps sur le quai était destinée à être transportée en Allemagne et que ce beurre était réellement très inférieur, de sorte que notre commerce n'en a pas souffert tout à fait, autant qu'on aurait pu le croire, d'après les rapports faits.

FACILITÉS À LONDRES.

Maintenant, j'en arrive au port de Londres, et je désire vous dire que l'amélioration qui y a été faite au cours de la dernière saison va révolutionner le commerce de nos produits de l'autre côté. Les Allans et les lignes Thompson ont fait des arrangement pour avoir l'usage d'un bassin connu sous le nom du "Surrey Commercial Dock", sur la rive sud de la Tamise, tout près du centre du district des provisions, où les steamers vont le long d'un entrepôt frigorifique et déchargent leurs cargaisons directement dans des salles à 17 degrés pour le beurre et à 40 degrés pour le fromage. Chaque marchand que j'ai vu était très enthousiasmé des bons résultats obtenus par ce plan, de prendre soin du beurre et du fromage. On peut déjà en voir l'effet sur le marché. L'année dernière, l'augmentation des consignations de fromage et de beurre, à Londres, pendant la période de la navigation de Montréal, s'est élevée à 69,750 caisses de fromage et 94,965 caisses de beurre, tandis que Liverpool rapporte une diminution de 19,427 caisses de fromage et une augmentation de 14,939 caisses de beurre seulement. Glasgow indique une diminution de 10,000 caisses de fromage. Les marchands et les exportateurs de Montréal favorisent le port de Londres, à cause de ces facilités, et les autres ports ressentiront bientôt les effets de cette concurrence. Je ne sache rien qui puisse contribuer plus que cela à faire faire les améliorations voulues. Permettez-moi d'attirer l'attention du comité sur un autre extrait du rapport du "Home and Foreign Produce Exchange", du 6 mars 1906:

"L'emmagasinage du fromage de ce côté-ci, à une température de 55 degrés, durant les mois d'été et à environ 48 à 50 degrés durant les mois d'hiver a fortement contribué à l'élimination de la saveur forte, si commune par le passé. En sus de cela, les facilités d'entrepôts frigorifiques à une température de 42 degrés, offertes par la 'Surrey Commercial Dock Company' ont été trouvées avantageuses de temps à autre, le frais supplémentaires demandés pour cette installation étant pleinement justifiés.

"Toutes ces choses ont contribué à conserver au fromage canadien sa saveur douce, et sa popularité comme article d'alimentation en a été, en conséquence, fortement augmentée. Les expéditeurs, aussi bien que les importateurs, apportent chaque année une attention de plus en plus grande au maniement de leurs marchandises, et ils sont à recueillir le bénéfice de leurs précautions."

De cette façon, toute la question du contrôle convenable de la température, en ce qui concerne le transport du fromage et du beurre, commence à porter des fruits. Je suis parfaitement convaincu que les améliorations récentes en fait de maturation et de transport du fromage, grâce auxquelles la saveur forte, chauffée, a été éliminée, ont mis au moins $1,000,000 dans les poches des cultivateurs du Canada, durant la saison dernière. La consommation du fromage a été fortement augmentée, et ce n'est que la forte demande de consommation qui a maintenu le prix du fromage au haut niveau qu'il a conservé durant les huit derniers mois. Au fur et à mesure que cette amélioration deviendra plus générale, notre commerce de fromage sera dans une position encore plus forte, bien que naturellement, on ne puisse s'attendre à voir les hauts prix actuels continuer, s'il y a baisse en ce qui concerne la valeur des autres produits. Je veux dire relativement.

Par M. Broder:

Q. Le beurre aussi a monté?

R. Le beurre est cher, parce qu'il y a eu une grande demande de notre beurre en Grande-Bretagne. Quand je parle du beurre canadien comme étant plus cher, je veux dire qu'il est relativement cher, comparé à ce qu'il a été dans le passé.

Par M. Armstrong:

Q. Il y a eu rareté de beurre de la Russie, ce qui a dû affecter considérablement le marché.

R. C'est vrai. La rareté du beurre du continent a été réellement un trait caractéristique du marché.

FABRICATION DU FROMAGE EN ECOSSE ET EN ANGLETERRE.

Maintenant, je suis un vieux fromager et j'ai été intéressé à la fabrication du fromage en Ecosse et en Angleterre. Je voulais découvrir, si possible, pourquoi les fabricants écossais et anglais pouvaient obtenir d'un cent à un cent et demi et même deux cents de plus la livre pour quelques-uns de leurs fromages que nous ne recevons pour le nôtre. J'ai visité leurs districts fromagers et je vous assure que j'ai été vivement impressionné de ce que j'y ai vu. Je n'ai pas constaté que les fromagers de là-bas possédaient une habileté supérieure en théorie ni une connaissance, de l'art de la fabrication du fromage que ne possèdent pas nos fromagers canadiens. De fait, je crois que nos fabricants de fromage sont mieux instruits dans l'art et les principes de la fabrication du fromage que les autres fromagers de l'univers. Le secret du succès des Ecossais est la parfaite propreté observée dans chaque partie de l'opération, à partir de la traite de la vache, jusqu'à ce que le fromage soit fini. C'est la leçon que j'ai tenté d'enseigner aux cultivateurs et aux fromagers du Canada; il y a beaucoup à améliorer sous ce rapport.

Par M. Broder:

Q. Le climat est plus favorable ?

R. C'est vrai, mais nous sommes à essayer d'obtenir ces conditions au moyen de la maturation à froid du fromage en ce pays. J'ai remarqué que le meilleur fromage canadien, pendant que j'étais à Glasgow, se vendait 53 schellings, et que le Cheddar écossais se vendait de 55 à 58, une différence d'un cent et un quart la livre.

L'ANNONCE DES PRODUITS CANADIENS.

J'ai eu d'excellentes occasions d'annoncer les produits canadiens. J'ai rencontré personnellement grand nombre d'importateurs, et j'ai aussi été invité à parler dans des assemblées des "Provisions Trades Associations", de Liverpool, Manchester et Bristol. Je dois dire que j'ai été surpris du grand nombre de marchands, tous gens très occupés, qui sont venus entendre ce que j'avais à dire des produits canadiens. J'ai été encore plus surpris de voir la grande importance que l'on donnait dans la presse quotidienne aux rapports de ces assemblées. Je mentionne ces choses parce qu'elles démontrent le changement qui s'est opéré dans l'attitude du public anglais vis-à-vis des choses canadiennes. Je me rappelle bien avoir rencontré un gentleman de Bristol qui m'a dit: "Cela me peine de voir que nous devons importer tant de produits de pays étrangers. Nous devrions avoir tout cela du Canada et des autres colonies." C'est là le sentiment exprimé par bon nombre de personnes. Je leur ait dit que nous ne nous attendions pas à les voir dépenser leur argent pour notre beurre, notre fromage et nos autres produits à moins de leur donner de bonnes valeurs en retour; que nous ne comptons pas sur un sentiment d'impérialisme, ni sur autre chose pour vendre nos marchandises, mais que nous sommes résolus à leur fournir la meilleure qualité en tout temps, et que nous espérons obtenir leur commerce de cette manière.

VOYAGE SUR LE CONTINENT.

J'ai eu l'occasion de visiter quelques endroits sur le continent, et bien que j'aie traversé la Belgique, la Hollande et une partie de la France, il n'y a qu'un point en ce qui concerne mon voyage dans cette partie du monde qui, à mon sens, intéresserait le comité, je veux parler de l'industrie du beurre en Allemagne. A Hambourg, je me

suis mis en rapport avec de gros commerçants de beurre de l'endroit, et je leur ai demandé la raison de la diminution des exportations de beurre allemand en Angleterre. Dans la Grande-Bretagne on m'avait dit que la diminution était due à la sécheresse de la température et à la diminution de production du lait qui s'en suivait, et que cela n'était que temporaire. Mais en Allemagne on m'a dit—et j'ai toute raison de croire que c'est vrai, d'après ce que j'en ai entendu dire ailleurs—que la raison de la diminution de l'exportation du beurre allemand n'était pas qu'il y en avait eu moins, mais que les Allemands eux-mêmes en mangeaient beaucoup plus. Les classes industrielles ont tellement amélioré leur condition, durant ces dernières années, qu'un grand nombre de gens, qui n'avaient jamais goûté au beurre par le passé, peuvent maintenant se payer le luxe d'en manger, et ainsi la consommation de beurre en Allemagne augmente très rapidement. D'après les apparences actuelles, l'Allemagne importera, à l'avenir, de fortes quantités de beurre.

Q. Je crois que ceci s'applique aussi aux Anglais jusqu'à un certain point; ils sont beaucoup plus à l'aise qu'ils ne l'étaient?

R. Oui, il y a partout une augmentation dans la consommation du beurre. L'Allemagne en prend de grandes quantités de sibérien et un peu de danois, mais surtout du sibérien.

Q. En avez-vous vu de ce beurre sibérien ?

R. De grandes quantités. J'ai vu du beurre de bon nombre de pays. Vous seriez peut-être surpris d'apprendre que j'en même vu du beurre de crémerie de l'Islande. On a fondé des beurreries dans l'Islande. On m'informe que le beurre y est fait en partie de lait de brebis.

Pour en revenir à l'Allemagne, je dirai que je ne considère pas que ce marché soit d'un intérêt direct pour les fabricants canadiens, parce qu'il me semble que ce serait pour nous une erreur de fournir ce marché, quand le meilleur marché du monde (la Grande-Bretagne) nous est ouvert et, prêt à prendre tout ce que nous avons à offrir. Cependant, nous y avons un intérêt indirect, parce que, plus l'Allemagne prendra de beurre sibérien, moins de celui-ci viendra en Angleterre. Les droits de douane imposés sur le beurre canadien entrant en Allemagne sont de 3·16 cents la livre.

Q. C'est presque le tarif américain?

R. La taxe des Etats-Unis est de quatre cents la livre.

Le pays qui m'a le plus intéressé, à titre de laitier pratique, c'est le Danemark. L'industrie laitière danoise s'est développée à un très haut degré, due en grande partie au splendide esprit de coopération qui règne parmi les cultivateurs. Ils semblent coopérer de toutes les manières possibles. Des associations coopératives pour l'épreuve des vaches, associations coopératives pour l'élevage (pour l'achat de taureaux), beurreries coopératives, associations coopératives pour la vente du beurre, associations coopératives de statistiques, associations coopératives pour saler le porc, et associations coopératives pour l'exportation des œufs, ne représentent qu'une partie des efforts faits dans cette direction. Leurs bâtiments de beurrerie sont construits de la manière la plus solide et la plus hygiénique. Vous ne voyezz pas de bois employé dans la construction des planchers, ni même des murs des beurreries, dans le Danemark. Le drainage est parfait, et on ne permet jamais que l'air en soit vicié.

Par M. Blain:

Q. Reçoivent-ils de l'aide du gouvernement pour leurs beurreries?

R. Pas autant qu'on le suppose généralement. De fait, la plus grande partie du travail fait en Danemark est le résultat de l'initiative privée. Prenez la question des associations pour l'épreuve des vaches, dont j'ai parlé la dernière fois que je suis venu devant vous. Les cultivateurs ont organisé cette œuvre eux-mêmes. Ils reçoivent du gouvernement une allocation de pas plus de $66 par association pour leur aider à payer les services de l'homme qui fait les épreuves, donne les instructions sur la manière de nourrir et élever les vaches et sur d'autres travaux de ferme.

Q. Comment les salaires sont-ils, comparativement aux nôtres?
R. Les salaires sont beaucoup plus bas là qu'ici.

Par M. Broder:

Q. Je suppose qu'il y a plus d'hommes experts en la matière?
R. Oui, les écoles d'agriculture préparent un grand nombre de jeunes gens spécialement pour faire ce travail?
Q. Vous ont-ils considéré comme un rival?
R. Je les ai trouvés très empressés à donner les renseignements. Ils ont conclu que l'homme qui se rend là pour étudier les conditions et écrire un rapport de ses observations est l'une des meilleures réclames qu'ils peuvent avoir, et ils le surchargent de renseignements.
Q. Nos gens pourraient-ils être disciplinés comme ils le sont ?
R. Les Danois ont des traits caractéristiques nationaux qui leur permettent de coopérer et de faire leur travail d'une façon différente de ce qu'on pourrait faire dans ce pays.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. Ils ne sont pas disciplinés. Ils le font d'eux-mêmes parce que c'est dans leur intérêt ?
R. Je n'ai pas constaté que les Danois aient une connaissance supérieure de la fabrication du beurre ni plus d'habileté que nos fabricants, mais ils sont plus particuliers et quoi qu'ils fassent, du commencement à la fin, ils semblent le faire à la perfection. On prend grand soin des vaches. On s'y occupe plus parfaitement de la question du choix et de l'élevage, et ils ont monté la production moyenne du lait d'environ 4,500 à plus de 6,000 livres dans un espace de temps relativement court.

Par M. Broder:

Q. Ils ne comptent pas autant sur les serviteurs ?
R. Ils ont de très petites fermes et c'est la famille qui fait l'ouvrage. Tout le secret de leur succès est le caractère parfait de leur travail. Le Danemark a expédié, l'année dernière, en Grande-Bretagne 83,520 tonnes de beurre.
R. Environ $45,000,000.
Par l'honorable M. Fisher:
Q. Combien en avons-nous envoyé ?
R. Nous avons envoyé pendant cette même période à peu près 12,847 tonnes.

Par M. Broder:

Q. Ils ont environ la même population qu'Ontario ?
R. Un peu plus qu'Ontario. Pour préciser, la population du Danemark est de ?,464,000 et celle d'Ontario de 2,182, 000. La superficie du Danemark n'est que de 14,848 milles carré, soit environ le deux tiers de la Nouvelle-Ecosse.

Par M. Armstrong:

Q. Ils ne font pas de profits sur le beurre seulement: ils donnent le lait aux cochons, et le porc est envoyé sur le marché anglais, ce qui leur donne aussi un gros profit ?
R. Le revenu entier du Danemark vient, on pourrait dire, de trois produits: le beurre, le petit salé et les œufs. On a estimé que le prix supplémentaire que le Danemark obtient de ces trois articles, au-dessus de la moyenne pour les mêmes produits d'autres pays, s'élève à $8,000,000 par an. C'est là la prime de la perfection.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Comment les Danois emballent-ils leur beurre ?
R. Il est dans des tinettes, d'une capacité de 50 kilos, soit près de 110½ livres et chaque paquet de beurre danois porte ce qui est connu comme la marque nationale

"Lur". Une douve de chaque tinette est marquée sur toute sa longueur et les douves sont numérotées. Il y a une association qui contrôle la distribution de ces douves.

Par M. Broder:

Q. Le gouvernement l'inspecte-t-il ?

R. Non, il n'y a pas d'inspection. La marque est mise sans distinction sur le bon et sur le mauvais. Elle indique simplement le pays d'origine. On a fait cela pour empêcher les beurres suédois, hollandais, finnois, sibérien et autres d'être vendus pour du danois. Les Suédois ont adopté un autre système de marque nationale, la marque "Runique" qui dénote, elle, un certain degré ou type de qualité. Ils ont un système d'inspection, d'après lequel le comité en fonctions va aux entrepôts aux ports d'exportation, choisit des échantillons du beurre des beurreries qui veulent se servir de la marque nationale, et si elles atteignent un certain degré de qualité, elles reçoivent la permission de s'en servir. S'il découvre en tout temps plus tard qu'une beurrerie n'atteint plus ce degré, il lui enlève immédiatement le privilège de se servir de la marque.

Par M. Armstrong:

Q. Trouvez-vous que le beurre envoyé en tinette du Canada se vend mieux que dans des caisses ordinaires ?

R. Oui, les marchands qui se chargent de le revendre le paient un peu plus cher, si la qualité est très bonne.

Q. Les tinettes coûtent plus cher que les caisses ?

R. Oui. Ce beurre est transporté sur la côte de l'est, où l'on obtient le principal approvisionnement du continent, toujours mis en tinettes. Quand une pratique entre dans un magasin pour avoir du beurre, elle s'attend à le voir sortir d'une tinette ; mais on ne se soucie pas s'il est irlandais, canadien ou danois. Il n'y a pas un acheteur sur dix milles qui s'occupe d'où le beurre vient, si la qualité est bonne. C'est là le point important. Ce beurre est vendu pour du canadien aux commerçants de détail, mais le détailleur peut bien ne pas le vendre pour du canadien, ni pour du danois, quant à cela.

FALSIFICATION DU BEURRE.

On m'a demandé de dire un mot ou deux à propros de la falsification *faking* du beurre dans la Grande-Bretagne—une question qui a été beaucoup discutée dans la presse tout dernièrement. Il y a une assez grande quantité de beurre que l'on mélange à certaines autres substances et que l'on place sur le marché comme étant du beurre pur. Les dépêches publiées dans nos journaux parlent souvent du beurre *Colonial* qui est ainsi traité. Je veux expliquer à ce comité que lorsque l'on se sert de l'expression "beurre colonial" il est très rare que cela s'applique au beurre canadien ; le beurre "Colonial" veut dire presque toujours l'article de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.

Q. Pouvez-vous nous dire le percentage d'oléo employé en Grande-Bretagne ?

R. L'importation de margarine et de toutes sortes d'imitations ou de beurres artificiels dépasse annuellement en valeur $12.000.000. Mais ce nouveau procédé de falsification, qu'on appelle *faking*, consiste à mêler du lait au beurre. Le mélange une fois fait est composé à peu près ainsi : 87 livres de beurre, 6 livres de lait préparé et 7 livres de lait solidifié, faisant en tout 100 livres de mélange. On s'est servi du beurre de la Nouvelle-Zélande pour ceci, parce qu'il est un peu plus sec et pourra subir l'addition du lait en plus grande quantité que le beurre canadien, jusqu'ici je n'ai pu m'apercevoir que le beurre canadien avait été falsifié en quantité appréciable.

Q. Ce beurre falsifié est-il agréable au goût.

R. Oui, quand il est frais. Jusqu'à présent il ne semble pas y avoir de loi pour mettre fin à ce système.

Par M. Broder :

Q. Il n'y a aucune loi qui s'y oppose ?

R. Il se fait une grande agitation pour faire adopter quelque loi pour mettre fin à cet état de choses et j'espère que cela se fera. On a considéré que les dispositions de la loi, concernant le pour-centage d'eau dans le beurre, qui existent en Angleterre ne suffisent pas à prévoir ce cas.

Par M. Blain :

Q. Est-ce qu'une pratique ordinaire peut voir la différence entre les deux articles ?

R. Difficilement. Après qu'on l'a laissé se solidifier et durcir, le beurre ressemble beaucoup au beurre ordinaire, avec cette espèce de consistance de crémerie que les gens aiment. L'Anglais aime que son beurre s'étende facilement, et ce beurre falsifié a cette qualité, bien que, naturellement, il ne la garde pas longtemps.

Q. On n'en met pas beaucoup à la fois sur le marché ?

R. Seulement au fur et à mesure qu'on le demande. On dit qu'en Angleterre il se fabrique tous les jours 200 tonnes de ce beurre falsifié.

Q. Les Etats-Unis envoient plus d'oléomargarine au Danemark qu'à tout autre pays du monde ?

R. Les Danois en font eux-mêmes usage.

Q. Mais pas comme adultérant ?

R. Non, ils ne falsifient pas leur beurre. Je comprends que nombre de cultivateurs danois mangent de la margarine à table. Ils font de la margarine, mais elle doit être mis en paquet spécial. Ils ne la considère pas comme un produit frauduleux; mais il faut qu'elle soit vendue pour ce qu'elle est réellement.

Q. Que pensez-vous de l'usage d'un préservatif "dans le beurre".

R. Je crois qu'il est bon d'employer une petite quantité, pas plus d'une demie d'un pour cent, dans le beurre d'exportation.

Q. Une espèce particulière ?

R. Je ne recommande aucune sorte particulière.

Q. Quand les nouveaux arrangements des docks de Londres seront-ils en opération ?

R. Ils le sont depuis le printemps dernier.

Q. Quel est le chiffre total de livres de fromage exportées du Canada en 1905 ?

R. Je puis vous le dire pour jusqu'à la fin de juin 1905. La quantité totale, pour cette période, a été de 92,308 tonnes.

Par M. Fisher:

Q. C'est-à-dire du Canada en Angleterre ?

R. Oui, mais c'est là virtuellement toute l'exportation.

Par M. Armstrong:

Q. Une augmentation d'un demi cent par livre dans la valeur de tout ce fromage ferait une très forte somme d'argent pour la population du Canada, cette année-là. Si je vous comprends bien, le gouvernement se propose d'abandonner les salles de maturation à froid. Quels autres moyens allez-vous prendre pour aider à l'éducation des gens afin de pouvoir mettre dans le gousset des cultivateurs ces centaines de milliers de dollars qui n'y vont pas actuellement ?

R. Nous croyons que ce travail a été fait assez longtemps pour démontrer les avantages du système de maturation à froid. Comme résultat de la démonstration ainsi faite, des centaines de fabriques ont, depuis deux ou trois ans, fait des améliorations dans leurs salles de maturation et l'amélioration de la salle de maturation attire, maintenant plus d'attention de la part des fromagers et des propriétaires de fabriques que toute autre question. Il ne s'écoulera que peu de temps avant que l'amélioration de ces salles devienne générale. Comme je vous l'ai dit mercredi, j'ai préparé des plans qui aideront les propriétaires de fromagerie à faire les changements nécessaires.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Vous avez dit il y a quelques instants que le beurre est maintenant gardé à 17 degrés à Londres. Est-ce exact ?

R. C'est la température pour le beurre aux " Surrey Commercial Dock ".

Q. Vous avez dit qu'il y avait une classe de fromage importée du continent par la Grande-Bretagne et que nous ne fabriquons pas tout. Ne pourrions-nous pas convenablement en faire ici ?

R. Nous ne le pourrions pas, avec notre système de fabriques. Cette sorte de fromage est faite dans les fermes avec du lait très doux. Maintenant, bien que le lait pourrait avoir un goût doux quand il arrive à la fromagerie, il y a un développement considérable d'acidité et il ne serait pas possible de faire plusieurs des variétés de fromages qu'on en fait sur le continent. Les " Gruyères ", " Camenbert ", " Fromage de Brie ", " Roquefort ", " Gouda " et un nombre d'autres variétés, sont tous faits de lait doux et dans des laiteries. Il y a beaucoup de travail dans la fabrication de ces variétés et ce n'est qu'où le travail est à bon marché qu'il est possible de le faire. Je ne crois pas que dans des cas isolés il y ait moyen d'entreprendre ce genre de fabrication lorsque les cultivateurs sont situés où il ne peuvent envoyer leur lait à la fabrique. En certains endroits, au lieu de faire du beurre, il serait peut-être plus profitable de faire quelque espèce de fromage de " fantaisie ", vu qu'il est en demande à de bons prix.

Par M. Blain:

Q. Dans quelle sorte de colis l'épicier de Londres vend-il son beurre?

R. A Londres on vend le beurre dans toute espèce de colis. On y est cosmopolite sous ce rapport comme sous tous les autres.

Q. Quelle est la forme populaire?

R. Je ne crois pas qu'on puisse dire qu'il y ait aucune forme populaire. De fait, une quantité du beurre est sortie du colis avant qu'il soit offert en vente à Londres.

Q. Prenez la ville de Toronto, par exemple. Les meilleures épiceries de la ville de Toronto détaillent leur meilleur beurre en rouleaux d'une livre. Comment cela se fait-il généralement en Angleterre?

R. Un partie du beurre anglais est mis en petits paquets, mais dans la plupart des cas, le beurre est coupé à même le contenu d'un gros colis.

Par M. Broder:

A-t-on essayé d'expédier là-bas nos rouleaux d'une livre?

R. Non. On a bien essayé, il y a quelques années, mais ils n'ont pas paru aimer cette espèce d'emballage.

Par M. Armstrong:

Q. N'avez-vous pas constaté qu'on se sert considérablement de la poste aux colis pour fournir le beurre de l'Irlande?

R. Il y a beaucoup de beurre envoyé par la poste en Angleterre, mais il est enveloppé dans du carton.

Ayant lu les copies ci-dessus de ma déposition, je les trouve exactes.

J. A. RUDDICK.

Commissaire de l'Industrie laitière.

CONSERVATION DE LA SANTÉ DES ANIMAUX DOMESTIQUES

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ 34,
OTTAWA, 4 mai 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici, aujourd'hui, à 10 heures a.m., sous la présidence de M. P. H. MCKENZIE.

Le Dr RUTHERFORD, directeur vétérinaire général, appelé devant le comité, a comparu et a été interrogé comme suit:

M. LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,—J'ai ici un court exposé préliminaire que j'aimerais à lire devant le comité. J'ai aussi des notes sur plusieurs sujets que le comité peut vouloir discuter ensuite et dont le choix peut lui être laissé.

ORGANISATION DU SERVICE DE L'HYGIÈNE DES ANIMAUX.

Quoiqu'il y ait maintenant un peu plus de quatre ans que j'exerce mes fonctions actuelles, c'est la première fois que j'ai l'honneur de paraître en personne devant ce comité, pour lui rendre compte de la manière dont je m'en suis acquitté.

Les membres qui ont lu les exposés que j'ai soumis chaque année et que l'on voit incorporés au rapport annuel du ministre, savent que d'importants changements administratifs ont été opérés pendant ce laps de temps, et que, quels que soient les autres reproches dont cet important département du service public puisse être l'objet, il ne peut raisonnablement être accusé de paresse.

DEVOIRS DES FONCTIONNAIRES.

Les devoirs des fonctionnaires sous mes ordres sont de deux ordres; ils comprennent d'abord la mise en vigueur des mesures destinées à prévenir l'introduction au Canada des maladies contagieuses qui affectent les animaux, et ensuite l'adoption des méthodes jugées les meilleures et les plus efficaces pour contrôler et, là où il est possible, pour extirper les maladies qui sévissent déjà dans les troupeaux de ce pays.

Avant ma nomination, la surveillance de ces fonctionnaires formait partie de la tâche du haut personnel officiel du ministère, agissant sur l'avis de l'inspecteur vétérinaire-chef, qui, du fait de non-résidence et pour d'autres raison, n'était pas en état d'exécuter efficacement ce travail.

Me conformant aux instructions du ministre, immédiatement après mon entrée en fonctions, j'ai commencé par établir le service de l'hygiène des animaux et à réorganiser le travail vétérinaire du ministère sur des bases entièrement nouvelles.

Cette innovation a exigé un effort considérable et, malgré que la situation actuelle laisse beaucoup à désirer, j'espère pouvoir montrer que les changements apportés ont été avantageux et que des progrès raisonnables ont été réalisés relativement à l'établissement d'un service vétérinaire efficace et satisfaisant. Il est facile et d'occurrence journalière de déprécier l'importance de cette branche du service public, parce que, comme le travail en est efficacement poursuivi, il n'attire, par la nature même des choses, que peu d'attention. Ce n'est que lorsqu'une maladie désastreuse quelconque a pris pied parmi le bétail d'un pays, que le public se rend

compte dans quelle mesure il dépend pour son bien être d'une oragnisation capable d'un contrôle efficace en pareille matière. Pour des raisons qui s'imposent, on ne doit pas attirer l'attention publique sur l'existence de la maladie dès lors que des moyens propres à l'enrayer sont mis en œuvre, et à ce point de vue un service sanitaire vétérinaire bien fait est caractérisé par l'absence de cette publicité qui fait tant pour attirer favorablement l'attention sur plusieurs autres services. Je le répète, c'est un service naturellement impopulaire, parce qu'il est impossible d'appliquer un règlement pour la prévention ou le contrôle des maladies des animaux, sans affecter les affaires de quelque particulier ou peut-être obstruer, pendant un temps au moins, les canaux ordinaires du commerce. En ce siècle de lumière, il est rare que l'on s'insurge gravement ou en grand nombre à l'application des mesures jugées nécessaires pour empêcher le développement des maladies contagieuses parmi les êtres humains, mais il y a au Canada grand nombre de gens qui, n'ayant que peu d'expérience des fléaux atteignant le bétail, ne se rendent pas suffisamment compte de l'importance de les combattre par des moyens absolument efficaces et rigoureux.

AMÉLIORATION DU SERVICE.

En général, on a fait tous les efforts pour améliorer le service et en accroître l'efficacité.

L'Acte concernant les maladies contagieuses des bestiaux a été revisé et amendé, de manière à en rendre les dispositions mieux applicables à différents égards. De nouveaux règlements relatifs au contrôle des maladies contagieuses ont été rédigés et mis en vigueur.

Suivant que les circonstances le demandaient, de nouveaux bulletins ont été émis et rien n'a été épargné pour répandre d'utiles renseignements concernant les différentes maladies dont le département a dû s'occuper.

On s'est attaché avec ardeur à marcher de pair avec le rapide développement du pays et l'accroissement considérable des intérêts engagés dans son bétail. Plusieurs nouveaux inspecteurs ont été nommés et, dans la plus grande mesure qu'il a été possible de le faire, on les a mis personnellement au courant de leurs différents devoirs. A ce sujet, je dirai qu'il est nécessaire d'apporter un grand soin dans le choix de ces fonctionnaires. Le fait qu'un homme est un praticien habile et expérimenté n'est pas une garantie qu'il soit propre au service de l'hygiène.

Pour remplir convenablement sa position, un inspecteur vétérinaire doit posséder certaines qualités dont sont souvent dépourvus des vétérinaires ordinaires, et il n'est pas facile de trouver des individus qui, tout en étant compétents au point de vue professionnel, ont aussi ces qualifications spéciales qui incluent, entre autres, le tact, la douceur, l'intégrité et, par dessus tout, un grand bon sens commun.

Il ne convient pas, pour plusieurs raisons manifestes, et à moins de circonstances particulières, d'employer comme inspecteurs, des vétérinaires se livrant à la pratique de leur art en général.

Les meilleurs sujets pour le travail sont les gradués de bonne catégorie, possédant les qualités plus haut mentionnées, chez qui la pratique locale n'aura pas encore imprimé de l'étroitesse, suffisamment pourvus d'érudition générale pour comprendre les détails scientifiques de l'hygiène moderne et du travail préventif, et, si possible, libres de ces entraves qui peuvent s'opposer à leur rapide déplacement d'un lieu à un autre, suivant que l'éclosion des maladies ou le changement des conditions dans ce vaste pays peuvent le demander.

De tels hommes sont rares en tout pays et au Canada peut-être plus particulièrement, pour des raisons que je n'ai pas à exposer ici.

Une fois obtenu et convenablement dressé, un bon inspecteur vétérinaire est un avoir précieux et devrait être traité comme tel. Il doit être payé suffisamment pour être induit à demeurer attaché au service et à se perfectionner en vue d'un avancement, et on doit lui assurer un emploi permanent. Dans la plupart des pays, notam-

ment aux Etats-Unis, les inspecteurs vétérinaires sont tenus de subir un examen de qualification avant d'être nommés. Après leur nomination et après avoir justifié de leur compétence à fournir un service satisfaisant, ils deviennent employés permanents et ne peuvent être congédiés, à moins de raison valable.

L'adoption d'un système de ce genre au Canada serait d'un grand avantage pour le service, et, partant pour les intérêts considérables et rapidement grandissants engagés dans le bétail du pays.

Comme il sera tout à fait impossible, dans le court espace de temps à la disposition du comité, de donner un compte-rendu détaillé du travail accompli pendant les quatre dernières années, je me bornerai, si vous me le permettez, à un exposé sommaire embrassant les principaux points, d'abord, quant à ce qui concerne la quarantaine établie contre les autres pays, puis, aussi brièvement que possible, quant à ce qui traite de chacune des différentes maladies au contrôle desquelles nous avons employé nos efforts.

PORTS DE QUARANTAINE.

Le service extérieur de la quarantaine du Canada est naturellement divisé en deux sections, l'une destinée à nous protéger contre l'introduction des maladies venant, par les mers, d'Europe et d'autres régions, l'autre prévenant l'importation des Etats-Unis d'animaux malades.

Les ports dont on peut disposer pour l'importation des animaux des pays autres que ceux de l'Amérique du Nord, sont Halifax, Saint-Jean, Charlottetown et Québec, sur la côte de l'Atlantique, et Vancouver et Victoria, sur la côte du Pacifique; les deux derniers, cependant, sont naturellement, mais rarement, employés, si ce n'est pour les animaux entrant par voie des Etats-Unis. Des ports sur l'Atlantique plus haut mentionnés, la station de quarantaine de Québec est de beaucoup la plus importante, car c'est par là que la plupart des animaux importés d'Europe pendant la saison de navigation d'été, entrent au Canada. Cette station, qui existe depuis 1876, est sise dans la cour du fort n° 3 à la Pointe-Lévis, et, quoique les bâtisses y soient peu dispendieuses, elle est bien aménagée et habilement administrée par le Dr Couture et un personnel d'employés permanent sous ses ordres. Elle offre de l'espace pour près de 500 têtes de bétail et pour environ 300 moutons, et elle est disposée de manière à permettre l'isolement absolu des troupeaux de chaque importateur. Sa situation est excellente et elle serait une station de quarantaine idéale, n'était le fait que, dans les conditions actuelles, les animaux, après débarquement, doivent être conduits à une distance considérable sur la voie publique avant d'atteindre aux quartiers. La topographie des lieux a rendu jusqu'à tout récemment impossible, au point de vue pratique, l'application d'un remède à cet état de choses. Dernièrement, la construction du chemin de fer électique de Lévis a fait envisager la possibilité de conduire les animaux directement du quai à la station, au moyen de la traction électrique. L'adoption de ce plan ferait de cet établissement l'une des stations de quarantaine les plus sûres et les plus parfaites du monde et diminuerait grandement les risques de répandre l'infection parmi les animaux du voisinage.

A Halifax, j'ai trouvé les restes d'une station de quarantaine ayant existé pendant quelque temps. Sur le côté appelé Darmouth du havre, où elle avait été construite à une époque où l'on pouvait y parvenir par un pont, détruit depuis. Constatant que les bâtisses demandaient de grandes réparations et qu'il était impossible d'y atteindre par voie ferrée, à partir du terminus en eau profonde, excepté *via* Windsor-Junction, ce qui impliquerait un trajet long et dispendieux, j'ai, avec l'assentiment du ministre, réussi à m'assurer un site convenable dans la cité de Halifax, sur la voie de chargement de la fabrique de coton, facilement accessible, par voie ferrée, à partir de l'eau profonde. Sur cette propriété, admirablement située pour cet objet, on vient précisément d'ériger de nouvelles et confortables étables, qui, je crois, offriront des commodités suffisantes pour le nombre comparativement petit d'animaux qui entrent par la route de ce port.

A Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, j'ai constaté que le ministère n'avait pas de station régulière de quarantaine et que les seules commodités offertes aux animaux l'étaient au moyen d'un petit coin de terrain et de plusieurs bâtisses très ordinaires. sises à l'extrême limite de la cité et dont le ministère est locataire. Comme cette station ne peut également être atteinte qu'en conduisant les animaux importés à travers les rues publiques, j'ai cru opportun de pourvoir à une autre installation. Après beaucoup de difficultés éprouvées à choisir un emplacement, un morceau de terrain d'une étendue de cinq acres et trois quarts fut loué du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour un prix nominal. Ce terrain, comme le nouvel emplacement à Halifax, est situé sur la voie de garage du chemin de fer, de sorte que les animaux débarquant à Saint-Jean peuvent être maintenant conduits à la quarantaine, sans venir en contact avec aucun animal ou quoi que ce soit pouvant constituer un danger de répandre la contagion. Deux étables sont en voie de construction et la nouvelle station sera, si tout va bien, prête à être occupée dans peu de temps.

A Charlottetown, Ile-du-Prince-Edouard, où il est rare que le bétail importé débarque, on n'a pas cru nécessaire d'établir une station permanente de quarantaine, quoiqu'un inspecteur y soit employé.

A Victoria, Colombie-Britannique, on a loué un petit terrain près du quai extérieur. Il y a sur ce terrain de vieilles bâtisses que le ministère employait autrefois pour la quarantaine. On les a réparées et un peu changées de manière à recevoir tout animal venant des Etats-Unis et devant être mis en quarantaine.

A Vancouver, on n'a pas encore établi de station, vu l'incertitude au sujet de la construction d'un chemin de fer local et de la localisation de nouvelles cours à bestiaux à cet endroit. Dès que ces questions seront réglées, on a l'intention de construire à Vancouver une station semblable à celles qui ont été établies le long de la frontière internationale, dans la Colombie-Britannique, et dont je vais bientôt faire la description.

Importation des Etats-Unis.

On a trouvé défectueux de plusieurs manières le service de la quarantaine le long de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, et, depuis que je suis entré en fonctions, on a dû chaque année apporter beaucoup d'attention à son amélioration. Dans l'est du Canada, le nombre des animaux importés des Etats-Unis est très faible et l'on n'a pas, dès lors, jugé nécessaire ou à propos d'encourir de grandes dépenses dans la construction de stations de quarantaine qui, d'après les règlements actuels, sont, à la seule exception de celle de Sarnia, utilisées uniquement pour la garde des cochons importés pour la reproduction. Les chevaux de ranche importés de l'ouest de la rivière Mississipi et de la frontière est de l'Etat du Minnesota sont admis à Sarnia, alors que les porcs doivent entrer aux stations de quarantaine; tous les autres animaux peuvent entrer aux ports d'inspection à l'est de la rivière La-Pluie sans être assujettis à la quarantaine.

Outre Halifax, Saint-Jean, Charlottetown et Québec, où, sans doute, les animaux des Etats-Unis sont reçus quand cela est nécessaire, les stations de quarantaine dans l'est du Canada sont Sherbrooke et Saint-Jean, Québec, les chûtes Niagara, Windsor et Sarnia, dans l'Ontario. Le ministère a construit de peties bâtises à Windsor et aux chutes Niagara. A Sherbrooke on s'est assuré d'un emplacement sur lequel on se propose de bâtir de petites étables; à Saint-Jean, les animaux sont amenés en si petit nombre, que l'on a à peine considéré qu'il était à propos de faire une installation permanente pour les recevoir. Les animaux sujets à l'inspection seulement, mais non à la quarantaine, peuvent entrer à l'un quelconque des ports ci-haut nommés, de même qu'à Pictou, Sydney-Nord et Yarmouth, N.-E., St. Stephen, Woodstock et McAdam-Junction, N.-B., Comin's-Mills, Lac Mégantic, Coaticocook, Stanstead-Junction, Mansonville, Abercorn, Saint-Armand, Rouse's-Point, Athelstane et Dundee, Qué., Cornwall, Prescott, Brockville, Toronto, Bridgeburg, Saut-Sainte-Marie, Port-Arthur et

Rivière-La-Pluie, Ont., quoique, à l'exception des chevaux venant de l'est des Etats-Unis et quelques variétés de bestiaux passant par le Canada, en transit, pour les ports des Etats-Unis, ils doivent être examinés par l'un ou l'autre des inspecteurs vétérinaires qualifiés du ministère.

Dans l'ouest du Canada, par suite de la grande importation du bétail et des conditions locales particulières, on a trouvé nécessaire d'amender sur plusieurs points importants, les règlements de quarantaine en vigueur il y a quatre ans.

Comme l'institution d'enquêtes soigneuses sur l'origine de l'éclosion de la maladie a fait découvrir que des animaux malades étaient importés des Etats-Unis, on a décidé de mettre fin au système du " laissez passer ", qui permettait aux animaux de traverser la frontière à n'importe quel point, à la condition qu'il en fut fait rapport au premier poste douanier auquel ils pouvaient parvenir.

Des stations de quarantaine ont été en conséquence établies à Portal-Nord, Wood-Mountain, Willow-Creek, Pendant-d'Oreille, Coutts et Twin-Lakes, et un médecin vétérinaire est posté à chacun de ces endroits. Il n'est permis à aucun bétail de traverser la frontière à d'autres points dans la Saskatchewan et l'Alberta.

On a érigé une semblable station de quarantaine à Emerson, dans le Manitoba ; les bâtisses dont on s'y sert sont situées à quelque distance de la voie ferrée et à plusieurs milles de la frontière.

Par suite, cependant, des conditions locales, au point de vue des chemins de fer, il n'a pas été possible de défendre absolument l'entrée du bétail des colons et d'animaux d'autres catégories, à différents points d'inspection dans cette province, quoique tous les chevaux non domptés et tous les porcs doivent entrer dans le pays par Emerson.

Les ports d'inspection dont j'ai parlé sont Gretna, Morden, Mowbray, Crystal-City, Killarney, Deloraine, Melita et Winnipeg.

Dans la Colombie-Britannique, des stations ont été établies à Gateway, Nelson et Midway, et des inspecteurs stationnent aussi à Grand-Forks et Osooyos. Des corrals de quarantaine ont été installés par les compagnies de chemin de fer à Sumas et Douglas; les animaux y sont inspectés avant de franchir la frontière, vu qu'on a l'intention, comme il est dit plus haut, de pourvoir bientôt à l'établissement d'une station de quarantaine à Vancouver, qui servira non seulement pour les animaux amenés à ces endroits, mais pour ceux qui peuvent arriver par navires.

Il serait probablement bientôt nécessaire de construire des stations de quarantaine à Princetown et Grand-Forks, et l'on devra adopter des dispositions pour faire l'inspection des animaux entrant à Kingsgate, par la nouvelle ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, à partir de Spokane.

RÈGLEMENTS.

Le décret de l'exécutif établissant les règlements de quarantaine des bestiaux ayant été adopté en 1897, on a jugé nécessaire, pour faire face à de nouvelles conditions, d'en amender les dispositions de temps à autre, et finalement, dans le but d'éviter la confusion et des malentendus, un nouveau décret fut passé et eut force de loi le 30 mars 1904.

PERMIS D'IMPORTATION.

Au nombre des modifications les plus importantes se trouve celle qui impose aux importateurs, désirant importer d'autres pays que les Etats-Unis, l'obligation d'obtenir d'abord un permis du ministre de l'Agriculture, car c'est là le seul moyen pour celui-ci d'empêcher, sans attirer une attention inopportune, l'importation d'animaux des pays dans lesquels il peut arriver que la maladie existe. C'est aussi là un moyen d'obtenir d'avance des renseignements très nécessaires sur le nombre et les classes des animaux qui vraisemblablement doivent être importés, ainsi que sur la station de quarantaine où leurs propriétaires ont décidé de les faire détenir.

PÉRIODE DE QUARANTAINE.

La période de quarantaine pour le bétail importé d'Angleterre, d'Irlande et des Iles de la Manche a été réduite de quatre-vingt-dix à soixante jours, tandis qu'elle est restée au premier de ces chiffres dans le cas d'animaux importés des autres pays.

Le bétail âgé de six mois ou importé de pays autres que les Etats-Unis et le Mexique est maintenant soumis à l'épreuve de la tuberculine pendant qu'il est en quarantaine; celui qui réagit à l'épreuve est marqué à l'oreille d'une manière permanente. Les cas cliniques peuvent être abattus, comme autrefois, sans indemnité.

CHEVAUX.

Les chevaux de ranche de l'ouest peuvent être admis à tout port de quarantaine ou d'inspection, s'ils sont domptés; les inspecteurs ont, cependant, le droit de les retenir et d'en disposer suivant que les circonstances le conseillent. Les chevaux de ranche non domptés ne peuvent entrer qu'aux stations de quarantaine et doivent être accompagnés d'un certificat de bonne santé, signé par un inspecteur fédéral ou de l'Etat; ils sont néanmoins sujets à être détenus immergés, soumis à l'épreuve de la malléine ou à tel autre traitement que l'inspecteur pourra juger nécessaire.

PORCS.

Tous porcs venant des Etats-Unis doivent maintenant être accompagnés d'un certificat signé par un inspecteur du "United States Bureau of Animal Industry", constatant que ni le choléra, ni la peste des porcs n'ont existé dans un rayon de cinq milles des enclos où ils ont été gardés pendant une période de six mois précédant l'expédition. Ils sont, cependant, inspectés et doivent subir une quarantaine de trente jours.

BÉTAIL MEXICAIN.

Un état de choses entièrement nouveau a été créé par l'introduction qu'ont faite nos commerçants de l'ouest d'une grande quantité de jeune bétail de la république du Mexique. Ce commerce, qui a commencé en 1902, n'est pas, à mon avis, sans menace d'un grand danger, car le pays d'où viennent ces animaux est situé au sud de la ligne de quarantaine entre la fièvre du Texas des Etats-Unis. La plus grande partie du bétail mexicain qui vient au Canada est originaire de l'Etat de Chihuahua qui, autant que j'ai pu m'en assurer, est absolument indemne de la fièvre de la tique, quoique le bétail des Etats avoisinants à l'ouest, à l'est, au nord et au sud en soit affecté. Il n'a été permis à aucun bétail mexicain d'entrer au Canada, sans un certificat des inspecteurs des Etats-Unis, et de plus on l'inspecte encore soigneusement avant qu'il ne traverse au Canada. Le grand danger cependant est dans la possibilité que le bétail infecté des Etats voisins de Coahuila et de Sonora entre dans le Chihuahua. Le gouvernement Mexicain, qui virtuellement ne maintient aucun service d'hygiène vétérinaire, et se montre très insouciant sur cette matière, a toutefois maintenant promis de prendre des mesures pour empêcher l'entrée dans le Chihuahua du bétail du territoire infecté.

Si ces promesses ne sont pas exécutées à la lettre, je crois qu'il sera bon d'interdire prochainement l'importation au Canada de ces bestiaux mexicains.

Comme dans le cas des animaux amenés d'au delà les mers, un permis préalable est maintenant nécessaire avant que les importations du Mexique ne soient admises.

ANIMAUX EN ENTREPÔT.

Le transport des animaux, à travers quelques parties du Canada, expédiés d'un port à un autre des Etats-Unis, a été assujetti à de nouvelles restrictions, beaucoup plus rigides que celles autrefois en vigueur, en ce que l'on apporte une attention par-

ticulière à l'inspection des porcs et aux wagons qui les contiennent, comme à la manière dont on en agit à leur endroit pendant leur passage en territoire canadien. Avant de quitter ce sujet, je pourrais faire mention de la période de grande anxiété que nous avons traversée pendant la durée de la maladie du sabot et de la bouche, dans la Nouvelle-Angleterre, en 1902 et 1903. Tout le temps que cette maladie a existé dans la Nouvelle-Angleterre, il a fallu adopter les mesures de précaution les plus rigoureuses pour en empêcher l'introduction au Canada. On nomma plusieurs fonctionnaires qui eurent pour instructions de voir à ce qu'il ne fut permis à aucun animal, venant des Etats mis en quarantaine, de franchir la frontière. Tous les wagons à bestiaux revenant furent aussi nettoyés à fond et désinfectés du côté américain.

BÉTAIL D'EXPORTATION.

Les méthodes en usage, concernant le bétail destiné à l'exportation, ont aussi été améliorées à quelques égards. On avait autrefois l'habitude de n'inspecter que le bétail quittant les ports de mer canadiens ; on permettait aux animaux expédiés de Boston, Portland et autres points de poursuivre le trajet sans examen. Ceci a été modifié : les réglements actuels exigent une inspection vétérinaire soigneuse de tout ce bétail, par des fonctionnaires canadiens.

La même règle s'applique aux moutons exportés aux Etats-Unis et elle a été rendue nécessaire par une assez grave manifestation de la gale des moutons, qui se produisit dans l'ouest de l'Ontario, pendant l'hiver de 1904-05, et au début de laquelle quelques animaux atteints furent malheureusement découverts parmi ceux qui avaient été expédiés à Buffalo.

A plusieurs autres égards de moindre importance, les réglements ont été rendus plus sévères ; les résultats montrent que quoiqu'il y ait encore ample matière à amélioration, notre trafic d'exportation a été assis sur des bases plus sûres et plus satisfaisantes qu'auparavant.

Maintenant, j'ai ici quelques notes sur les différentes maladies dont nous nous occupons, et s'il est une maladie particulière dont le comité désirerait traiter ce matin, je crois qu'il vaudrait mieux me laisser lire ce que j'ai écrit sur cette maladie et ensuite engager la discussion.

Par M. MacLaren :

Q. Qu'a-t-on fait en ce qui regarde la morve ? Je constate que dans mon comté on a abattu une quantité de chevaux. Les animaux venaient de quelque partie de l'ouest du Canada. J'aimerais à connaître les détails de l'incident et ce qui a été fait ?

R. Dans ce cas particulier ? Ou devons-nous parler de la maladie de la morve ? Il y a ici, je ne doute pas, un grand nombre de citoyens qui sont intéressés à cette question.

Par M. Blain.—Avant que vous ne commenciez un autre sujet, puis-je demander: Est-ce que le décret de l'exécutif dont vous parlez, passé en mars 1904, est très long ?

R. Oui.

Q. C'est un long document?

R. Oh ! oui, très long.

M. Blain.—J'allais suggérer que le document, s'il est trop long, soit annexé aux remarques préliminaires du Dr Rutherford et imprimé.

Par M. Wilson:

Q. Pourquoi en effet ne le serait-il pas ? Une page ou deux ne font aucune différence ?

R. Cela pourrait se faire facilement, quoique je préférerais attendre un peu, parce que j'ai l'intention de le faire amender très prochainement et, s'il doit être distribué sur une grande échelle, il serait préférable d'avoir l'édition amendée du décret, plutôt que l'ancienne.

NOMBRE ET DISTRIBUTION DES INSPECTEURS.

Par M. Lewis :

Q. Combien d'inspecteurs détachés avez-vous ?
R. Outre ceux qui sont dans cette cité ?
R. Oui.
R. Nous en avons environ cent.
Q. Où sont-ils principalement ?
R. Par tout le pays, monsieur, depuis Halifax jusqu'au Yukon.

Par M. Wilson:

Q. Pourriez-vous avoir ce décret de l'exécutif revisé à temps pour accompagner votre témoignage ?

R. Je crains que non, M. Wilson ; c'est une affaire très délicate.

Hon. M. FISHER.—Je suis certain que le décret de l'exécutif dont il est question a été objet d'une distribution assez étendue—c'est-à-dire le décret de l'exécutif comprenant les règlements. Vous voyez qu'il est vieux de deux ans et, pendant ce laps de temps, il a été répandu partout dans le pays. Je ne me hasarderais pas à dire combien de copies ont été distribuées, mais je crois que le nombre atteint à 12,000.

Dr. RUTHERFORD.—Oui.

Hon. M. FISHER.—Probablement de 15,000 à 18,000 copies ont été expédiées par tout le pays, de sorte que je crois que les dispositions contenues dans le décret de l'exécutif sont assez bien connues. Le distribuer encore, alors qu'il sera vraisemblablement modifié dans un mois ou deux, ne serait pas sage.

Dr. RUTHERFORD.—Si le comité me permet une suggestion, je dirai que ma correspondance constate que la morve attire plus que toute autre chose l'attention du pays et qu'il vaudrait peut-être aussi bien parler de ce sujet d'abord.

M. FISHER.—Il est préférable en effet que vous traitiez de la morve.

LA MORVE DES CHEVAUX.

Dr RUTHERFORD.—Je regrette de dire que cette maladie, l'une des plus dangereuses et insidieuses des maladies qui atteignent les animaux domestiques, existe encore dans une alarmante mesure chez les chevaux, dans plusieurs régions très différents du Canada.

Avant 1902, le ministère ne s'en occupait pas, si ce n'est dans les Territoires du Nord-Ouest et ailleurs dans un cas ou deux cas isolés ; le contrôle en était laissé aux différentes provinces, dont plusieurs avaient sur le sujet une législation plus ou moins efficace, tandis que d'autres n'y portaient aucune attention.

Au cours de cette même année cependant, lorsque l'on constata qu'elle menaçait de devenir épizootique dans quelques parties de l'Ontario et de Québec, on résolut de la placer sous l'opération de l'Acte concernant les maladies contagieuses chez les bestiaux. Il en fut ainsi fait, avec exception pour le Manitoba où la législation était d'une nature à permettre aux autorités provinciales, agissant par leurs propres inspecteurs, de s'occuper de la maladie d'une manière assez efficace.

Par Dr. Sproule :

Q. Puis-je vous arrêter un moment ici ? Quelle distinction faites-vous entre épizootique en épidémique ?

R. Demos veut dire peuple et zoon, un animal. Epidémique serait la maladie affectant les êtres humains et épizootique celle affectant les bêtes.

Q. L'épizootie affecte aussi les êtres humains ?

R. C'est parfaitement vrai, mais en somme c'est là la distinction générale. C'est là la différence.

ANNEXE No 2

COMMUNICALITÉ DE LA MALADIE.

Depuis la découverte de la malléïne en 1890, un changement attribuable à l'expérience acquise par l'usage de ce sérum, s'est opéré dans l'appréciation des vétérinaires modernes au sujet de la morve. Il est maintenant définitivement reconnu que plusieurs chevaux en sont atteints, quoique dans le moment ils n'offrent aucun symptômes apparent, la maladie étant confinée aux organes internes, parmi lesquels les poumons le plus généralement. Cela étant, il va sans dire que la vieille méthode suivie relativement à la morve et qui est encore en vogue dans quelques pays, c'est-à-dire l'abatage des chevaux seulement qui montrent des symptômes cliniques, est absolument insuffisante. L'expérience a enseigné que, lorsqu'un ou deux cas cliniques apparaissent dans une écurie, il y a presque certitude que quelques-uns des animaux qui directement ou indirectement ont subi le contact, sont aussi affectés. Parmi ces derniers, tôt ou tard, se développeront les symptômes cliniques, et des centres actifs d'infection seront ainsi créés, alors qu'il y a de fortes raisons pour croire que la maladie peut être communiquée par des animaux qui ne montrent aucun signe extérieur de son existence.

SYMPTÔMES CLINIQUES DE LA MORVE.

Par M. Ross (Yale et Caribou):

Q. Vous parlez de symptômes cliniques. Sont-ce des symptômes que vous pouvez voir, de la maladie?

R. Des signes qui sont évidents. Il suit, dès lors, que tout système qui néglige ces cas de contact est défectueux et aura pour résultat certain de répandre la maladie, surtout étant donnée la tendance, naturelle peut-être, montrée par certains propriétaires de se défaire aussitôt que possible de tout animal demeuré en leur possession, après l'abatage de ceux qui étaient visiblement affectés.

POLITIQUE DE COMPENSATION.

Quand aucune indemnité n'est payée pour les chevaux abattus, l'inspecteur chargé de surveiller la contagion se trouve lui-même dans une situation très difficile. Les propriétaires doués de quelque intelligence s'opposent rarement à l'abatage des animaux manifestement atteints, mais ils sont naturellement hostiles à l'abatage de ceux qui, quoique réfractaires à la malléine, demeurent en bon état et sont, autant que l'on peut voir, parfaitement sains. La tendance, par conséquent, est de soustraire à l'épreuve les chevaux qui ont subi le contact, d'après la théorie que " l'ignorance est une bénédiction ", car, s'ils sont soumis à l'épreuve et réagissent, on doit les traiter comme s'ils étaient affectés, tandis que, s'ils sont présumés sains, ils peuvent être exemptés des restrictions. Les résultats d'une pareille politique " d'autruche " doivent toutefois éventuellement être désastreux, comme on peut s'en assurer par les chiffres suivants, puisés dans les relevés du bureau de l'Agriculture, qui indiquent le nombre des chevaux abattus, comme atteints de la morve, en Angleterre, sous ce système, de 1898 à 1904, inclusivement:

1898	1,385
1899	1,472
1900	1,858
1901	2,370
1902	2,073
1903	2,499
1904	2,628

Par l'honorable M. Fisher:

Q. Voudriez-vous indiquer le système qui, en Angleterre, donne ces résultats?

R. Je ne puis vous donner tous les détails.

Q. Généralement?

R. Je puis vous exposer le système en général. Quand une manifestation de la morve est découverte le rapport en est fait aux autorités locales. On s'abouche avec une inspecteur vétérinaire ou, dans quelques cas, avec un médecin vétérinaire, et les autorités locales ont le pouvoir d'ordonner l'abatage des chevaux affectés, affectés au point de vue clinique, de la morve, et ces chevaux sont abattus; une très faible indemnité est payée.

L'ÉPREUVE DE LA MALLÉINE.

Par M. Sproule:

Q. En déterminant si les chevaux doivent être abattus, s'en rapporte-t-on aux manifestations que l'œil perçoit, ou à l'épreuve de la malléine?

R. On s'en rapporte aux manifestations visibles à l'œil ou, quand les symptômes cliniques ne sont pas suffisamment concluants, on fait l'épreuve de la malléine.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. On n'applique pas l'épreuve de la malléine aux animaux qui n'offrent aucun symptôme clinique?

R. Pas officiellement, mais, comme j'établirai plus tard, on le fait en particulier avec les résultats les plus désastreux.

Le progrès régulier de la maladie, sous une pareille administration, comme le démontre l'expérience que subissent le Manitoba et d'autres régions infectées, apporte une preuve convaincante additionnelle de la folie qu'il y a d'ignorer le danger réel et constant du contact pour le cheval, même alors qu'il ne montre absolument aucun symptôme visible de la morve.

Il est notoire qu'une proportion de ces chevaux qui réagissent à la malléine, lors d'une première épreuve, cessent ensuite de manifester même ce signe de maladie; suivant toute apparence, ils ont surmonté l'infection. A partir de 1902, on décida, à défaut d'indemnité, d'instituer un système de soumettre à une épreuve soigneuse tout cheval ayant eu contact, et ensuite de faire une nouvelle épreuve suivant la réaction, dans le but de libérer l'animal qui cesserait de réagir contre une deuxième ou une troisième épreuve, et de détruire celui chez qui la réaction persisterait.

Dans mes rapports des années 1903 et 1904, on peut voir un exposé complet du travail accompli pour appliquer ce système d'épreuves répétées, qui exigent de la part de nos officiers la plus forte dépense d'énergie. Les résultats obtenus, quoique montrant une grande amélioration de la situation faite par les vieilles méthodes, ne peuvent en aucun façon être comparés aux risques et aux labeurs inséparables d'un pareil système, surtout dans les régions plus nouvelles et plus éparsement colonisées du Canada.

RÉACTIONS AYANT CESSÉ.

Après une mise en pratique pendant deux ans, comme ci-haut indiqué, de ce système, on l'a trouvé d'un fonctionnement régulier impossible et bien peu satisfaisant, en autant que l'on s'est rendu compte qu'il était impraticable de garder des chevaux réfractaires, en observation assez soutenue pour obtenir une garantie comparative contre le risque de la propagation de l'infection. Dans le groupe des chevaux réagissants retenus pour de nouvelles épreuves, un ou deux sujets pourront offrir des symptômes cliniques et deviendront ainsi des agents virulents d'infection, non-seulement mettant en danger les autres animaux réagissants avec lesquels ils sont alors en contact et qui ne sont en aucune manière immunisés contre l'infection, mais menaçant la santé d'autres animaux non gardés dans le même local, au moyen de différents intermédiaires dont l'action est familière aux gens qui s'occupent de chevaux. Plus récemment, on a obtenu des preuves fréquentes que même plusieurs des chevaux, réputés avoir cessé d'être réagissants, ne peuvent à aucun égard être considérés comme

guéris d'une manière permanente. Des cas graves ont éclaté qui peuvent être retracés jusqu'à ces chevaux, et tout en faisant une juste part à la possibilité d'une nouvelle atteinte attribuable à des sources extérieures, je puis dire que j'ai en mains ce que je considère une preuve indiscutable, pour confirmer l'opinion que ces animaux sont excessivement dangereux. Les risques résultant de leur relaxation sont grandement accrus par la tendance que montrent presque invariablement les propriétaires à s'en défaire, à la première occasion favorable, car, tombant entre les mains de gens qui ne soupçonnent rien, ils introduiront la maladie parmi leurs nouveaux compagnons d'écurie.

Le système de soumettre les réagissants à des nouvelles épreuves ayant été ainsi expérimenté et trouvé insuffisant, et l'abatage des animaux à symptômes cliniques, sans tenir compte de ceux qui ont subi contact, paraissant manifestement pis qu'inutile, il reste l'alternative de laisser la maladie se développer suivant les occasions, ou de lui appliquer le seul remède pratique et scientifique à la fois, à savoir, la destruction de tous chevaux se montrant réfractaires typiquement à la malléïne, qu'ils offrent ou non une manifestation extérieure de la maladie de la morve.

PAIEMENT D'UNE INDEMNITÉ.

Ayant opté pour cette dernière alternative, le ministre a, pendant la session de 1904, obtenu du parlement les pouvoirs nécessaires par l'Acte concernant les maladies infectueuses et contagieuses chez les bestiaux, et, en même temps, a pourvu à l'appropriation supplémentaire requise pour les fins de l'indemnité. Cette indemnité fut fixée aux deux tiers de la valeur réelle de l'animal en santé, telle valeur étant limitée pour les chevaux ordinaires à $150 et pour les pur sang à $300.

Sur le principe qu'un cheval montrant des symptômes cliniques de la morve est non-seulement absolument sans valeur, mais constitue une source permanente de danger pour tous les autres chevaux, aussi bien qu'à son propriétaire, sa famille et à tous autres êtres humains qui peuvent directement ou indirectement être exposés à la contagion, il fut d'abord décidé de ne donner aucune indemnité pour les cas de cette nature. Le décret de l'exécutif du 19 septembre 1904, qui mit en vigueur le nouveau système, contient en conséquence une disposition à cet effet. Il devint cependant bientôt apparent que, pour obtenir de rapides renseignements sur l'existence de la morve et permettre à nos inspecteurs d'appliquer la loi sans inopportun et dangereux conflit, il serait nécessaire d'amender les renseignements de manière à autoriser le paiement d'une indemnité pour tous les animaux abattus conformément à l'acte. Ceci fut mis à exécution et le 25 mars 1905, les règlements suivants furent adoptés.

CANADA.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LA MORVE CHEZ LES CHEVAUX.

Etablis par décret de l'exécutif du 25 mars 1905, en vertu de l'Acte concernant les maladies infectieuses et contagieuses chez les bestiaux, 1903.

" Aucun animal atteint de la morve ou qui y aura été exposé ne doit errer en liberté ou venir en contact avec un animal sain.

" 2. Tout inspecteur-vétérinaire pourra déclarer lieu infecté, dans le sens de l'Acte concernant les épizooties, 1903, tout paquebot, navire mû par la vapeur ou autre vaisseau, ou tout endroit ou local où la morve aura été constatée ou soupçonnée.

" 3. Nul cheval, mulet ou âne ne sera déplacé d'un endroit infecté sans un permis signé par un inspecteur.

" 4. Les inspecteurs-vétérinaires sont par le présent autorisés à inspecter et à soumettre à l'épreuve de la malléïne les chevaux, mulets ou ânes atteints de la morve ou soupçonnés atteints, ou qui sont venus en contact avec des animaux ainsi affectés ou soupçonnés être ainsi affectés, ou qui ont été de quelque manière exposés à la conta-

gion ou infection de la maladie de la morve, et, dans le but de faire cette inspection ou épreuve, à ordonner que ces animaux soient rassemblés, détenus et isolés.

" 5. Les chevaux, mulets et ânes atteints de la morve, soit qu'ils offrent des symptômes cliniques de la maladie, soit qu'ils réagissent à l'épreuve de la malléïne, sans montrer tels symptômes, seront, sur un ordre signé par un inspecteur régulièrement nommé par le ministère de l'Agriculture, immédiatement abattus et il sera disposé des carcasses de ces animaux suivant que prescrit, l'indemnité devant être payée aux propriétaires dans les cas et aux époques prévus par l'acte.

" 6. Dans le cas où le propriétaire s'oppose à l'abatage des animaux qui réagissent à l'épreuve de la malléïne, mais ne montrent aucun symptôme clinique, l'inspecteur peut ordonner que ces animaux soient placés en rigoureuse quarantaine et soumis à de nouvelles épreuves ne devront en aucun cas excéder deux en nombre et devront être complètes sous quatre mois après la première épreuve, pourvu, cependant que les propriétaires qui auront opté pour la mise en quarantaine de leurs animaux plutôt que pour leur abatage perdent tous droits à une indemnité.

" 7. Les chevaux, mulets ou ânes réagissant à une troisième épreuve de la malléïne seront immédiatement abattus sur un ordre signé par un inspecteur et il sera disposé de leurs carcasses comme prescrit.

" 8. Les inspecteurs sont par le présent autorisés à permettre aux propriétaires des chevaux, mulets ou ânes qui ne réagissent pas à la troisième épreuve de la malléïne et qui n'ont jamais montré de symptômes cliniques, de retenir ces animaux et de s'en servir, sujets aux conditions contenues dans le permis signé par l'inspecteur.

"9. Avant d'ordonner le paiement de l'indemnité, le ministre exigera la production d'un rapport satisfaisant, de l'ordre d'abatage, du certificat d'évaluation et d'abatage et du certificat de nettoyage et de désinfection, tous signés par un inspecteur.

"10 Le certificat d'un inspecteur comportant qu'un animal a réagi à l'épreuve de la malléine ou a montré des symptômes cliniques de la morve sera, pour les fins du dit acte, et du présent arrêté, une preuve *prima facie* devant tous les tribunaux de justice et ailleurs des faits qui y seront attestés.

"11. Toute cour, étable, appentis ou autre endroit ou local, et tout wagon, charrette, voiture, chariot ou autre véhicule, et tout ustensile ou autre objet infecté de la morve, sera complètement nettoyé et désinfecté par ou aux frais du propriétaire ou occupant, à la satisfaction d'un inspecteur-vétérinaire.

J. G. RUTHERFORD,
"Directeur-Vétérinaire-Général.

"Ministère de l'Agriculture, Ottawa".

Depuis que le système d'indemnité a été adopté, plusieurs cas ont été signalés et placés sous la surveillance de nos inspecteurs. Quelques-uns de ces cas sont survenus dans des régions du Canada où, autant que cela regardait notre ministère, l'on n'avait pas auparavant soupçonné que la maladie existât.

PROPORTION ET MAXIMUN DE L'INDEMNITÉ PAYÉE.

Par le Dr Sproule :

Q. Vous avez déjà mentionné, mais je n'ai pas entendu distinctement, le chiffre maximum de l'indemnité payée; un tiers de la valeur, je crois, que vous avez dit ?

R. Deux tiers.

Q. Deux tiers ?

R. Oui, jusqu'à $150. La plus haute valeur est de $150 dans le cas d'un cheval ordinaire, mais, dans le cas d'un cheval pur sang, ce chiffre est doublé.

Par M. Martin (Wellington) :

Q. Est-ce l'inspecteur qui établit le prix ?

R. Oui, dans chaque cas.

Par M. Ross :

Q. Dans le cas de contestation quant au prix, a-t-il un pouvoir discrétionnaire ?

R. Il est absolument nécessaire qu'il ait ce pouvoir.

Il n'y a pas de doute que, pendant tout le temps que le système de l'abatage sans indemnité fut en vigueur, la tendance des propriétaires et même de certains vétérinaires était de cacher l'existence de la morve et de se défaire des animaux suspects aussi vite que possible.

D'autre part, on comprend de suite que l'adoption d'un système d'indemnité accordée pour les animaux abattus a encouragé les propriétaires et les vétérinaires à signaler plus librement les cas de maladie. Une grave manifestation de la morve dans la région du Saguenay n'a jamais été signalée, quoique la maladie y ait fait rage pendant plusieurs années, alors que personne n'a jamais soupçonné l'existence de cette même maladie dans la Colombie-Britannique, quoique, ainsi que le constatent nos chiffres, on ait détruit dans cette province, dans le cours de l'année écoulée, un nombre considérable de chevaux malades.

Le véritable état des choses au Manitoba, tel qu'il a été mis en lumière par nos inspecteurs dans cette province, depuis que le travail est passé des mains des autorités provinciales à celles de ce ministère, en février 1905, est encore venu causer une très grande surprise. Pendant vingt-ans l'Acte concernant les épizooties du Manitoba a été le plus parfait au Canada, et le travail de surveillance de la morve était supposé y être poursuivi d'une manière intelligente et systématique. Les autorités provinciales n'avaient pas cependant pour méthode de détruire les réagissants ; on n'abattait que dans les cas cliniques, alors que, dans certains cas, les chevaux soumis au contact ont été assujettis à l'épreuve et gardés en observation, et qu'en certains autres cas on les a relâchés sans plus tenter d'en conserver le contrôle.

Les résultats d'une pareille méthode sont très-évidents, comme l'on verra en consultant les chiffres qui accompagnent ce témoignage.

Autant qu'il est possible d'en juger à cette heure comparativement rapprochée de son adoption, le nouveau système, sera selon toute apparence, couronné de succès en atteignant l'objet de son application, qui est la complète extirpation de la morve. Dans ces régions où la maladie a régné et où les citoyens ont subi par elle de lourdes pertes, les nouveaux règlements donnent grande satisfaction et les intelligents parmi les propriétaires de chevaux expriment ouvertement leur approbation du changement.

Dans d'autres parties du pays où la morve n'est apparue que depuis peu, on prétend quelquefois qu'il n'y a pas de nécessité pressante de mesures aussi rigoureuses. On soutient que la maladie a existé au Canada et dans d'autres pays, pendant plusieurs années, sans devenir épizootique ou causer une perte aussi grande de cheval que celle qui résulte des opérations actuelles de nos inspecteurs. Comme on peut facilement le démontrer, cette prétention n'est pas bien fondée. Ces statistiques des pays européens, quand elles sont véridiques, montrent de façon conclante que la morve, dans les conditions modernes, est extrêmement difficile à contrôler, quand on la combat avec les méthodes efficaces généralement en usage. Les chiffres déjà cités des relevés du Bureau de l'Agriculture de l'Angleterre montrent l'inanité de demi-mesures.

Par M. Martin (Wellington):

Q. Avez-vous les statistiques pour tout le Canada?

R. Oui, je les ai ici, c'est-à-dire celles des dernières quatre années.

Q. Par chaque province?

R. Comme je l'ai dit en commençant, le Canada n'a pas adopté de mode d'action en cette matière jusqu'en 1902, si ce n'est dans les Territoires du Nord-Ouest.

Q. Avez-vous les statistiques depuis cette époque pour chaque province?

R. Oui, j'ai ces chiffres. En ce qui regarde notre travail, vous comprendrez——

Q. Dans la première partie de vos remarques, vous avez avancé que la maladie existait dans quelques parties de la province d'Ontario. Pouvez-vous mentionner quelles parties?

R. Oui je vais vous donner cela dans un instant.

On fait actuellement un énergique effort pour engager les autorités anglaises à adopter le système maintenant suivi au Canada, comme le fait constater l'extrait suivant d'une revue du rapport du bureau de l'Agriculture, qui a paru dans le *Lancet* de Londres, le 5 juillet 1905:

"Il faut admettre que la morve augmente, et il est temps de prendre quelque mesure radicale pour contrôler cette maladie. En 1894, on n'a signalé que 502 cas, mais en 1904 ce chiffre s'est accru jusqu'à 1,539, et 2,658 chevaux ont été abattus comme atteints de la morve. On devrait assurément donner plus de pouvoirs aux inspecteurs vétérinaires, pour soumettre à l'épreuve de la malléïne les chevaux qui ont eu contact, car, au moyen de ce sérum, on peut faire un diagnostic presque infaillible en 24 ou au plus en 48 heures. La dépense, quoique élevée la première année, ne sera pas excessive si on la répartit sur une série d'années; et quand une maladie susceptible d'être prévenue et qui cause la mort de nombreux êtres humains chaque année est en question, le coût ne devrait certainement pas être considéré trop sérieusement comme une raison de ne pas entreprendre une lutte décisive."

S'il est possible à la morve d'étendre ses ravages dans une telle mesure, dans un pays comme l'Angleterre, il n'est pas difficile de comprendre pourquoi j'ai jugé nécessaire de conseiller l'adoption du système maintenant en application au Canada, où les conditions géographiques et économiques sont tellement moins favorables à une surveillance systématique des cas suspects.

Dans les localités où la nature de la maladie n'a pas été déterminée et où aucun effort intelligent n'a été tenté pour la contrôler, les résultats ont été invariablement désastreux.

Comme exemple de ce fait, je citerai de nouveau l'expérience acquise par la compagnie de Bois de Saguenay, dont le secrétaire signale la perte par mortalité d'environ cinquante chevaux de prix, en moins de quatre ans, qui tous, suivant lui, auraient été terrassés par la morve. Non seulement ces chevaux moururent, mais toute la région où on les gardait fut infectée, au point de rendre impossible la tâche d'enrayer la maladie, sans détruire la très grande majorité des chevaux qui s'y trouvaient.

Par M. Ross (Yale et Caribou):

Q. Où est cette région, docteur ?

R. Dans la vallée du Saguenay.

Q. Près du lac Saint-Jean?

R. Au sud-est du lac Saint-Jean, en descendant le long de la rivière Saguenay et le long de la côte à partir de Chicoutimi.

C'est à ce point que s'attachait l'intérêt de M. Maclaren.

LA DIFFUSION DE LA MORVE.

Il y a plusieurs points, en rapport avec la diffusion de la morve, que l'on doit considérer dans l'examen des avancés faits par les adversaires de nos méthodes actuelles. L'un d'eux et peut-être le plus important est le grand changement qui s'est opéré depuis ces dernières années, en matière de transport des chevaux d'un lieu à un autre. Tout en admettant que dans les communes, et particulièrement dans les communes agricoles, où n'entrent que rarement de nouveaux chevaux, à l'exception peut-être de sujets d'un prix élevé pour la reproduction, l'on peut longtemps jouir de l'immunité contre la morve, je vous rappellerai que les violentes fluctuations dans la valeur des chevaux, qui ont caractérisé les dernières douze années, ont déterminé le mouvement d'une grande quantité de ces animaux des différentes parties de ce continent vers d'autres lieux, et que, de ce fait, la maladie a pris racine dans plusieurs régions où elle était auparavant inconnue.

Je suis convaincu que jamais jusqu'ici les circonstances n'ont été aussi favorables à la diffusion de la morve qu'elles le sont, maintenant qu'il est possible de transporter les chevaux à des milliers de milles, avec une facilité relative et pour une petite fraction du prix autrefois exigé.

Parmi les plus dangereux et persévérants agents de la diffusion de la morve et d'autres maladies sont les chevaux de ranche qui pendant les dernières dix années ont été expédiés en grand nombre des Etats de l'Ouest pour suppléer à l'insuffisance temporaire, résultant d'un malheureux arrêt de l'élevage, déterminé par la baisse des prix dans les premières années de la dernière décade.

La mortalité causée par la maladie sur le ranche même n'est pas très-forte, les conditions y étant favorables à la persistance du mal sous une forme latente, mais ce mal se développe bientôt lorsque les animaux infectés sont domptés, enfermés et mis au travail, ainsi qu'il a été démontré maintes et maintes fois, la chaîne des cas ayant fréquemment suivi exactement la route parcourue par une de ces nombreuses bandes voyageuses de broncos, que l'on importe pour trafiquer en détail avec les fermiers.

Quoique l'inspection à la frontière soit de rigueur, il est impossible, dans bien des cas, de découvrir la présence de la morve, sans l'aide de la malléïne. Malgré qu'il en dût résulter de grands inconvénients pour les importateurs, il paraîtrait presque nécessaire de pourvoir à faire subir l'épreuve à tous les chevaux venant de l'autre côté de la frontière.

Dans plusieurs Etats de l'Union les autorités ne font aucun effort sérieux pour arrêter les cas de morve, et la conséquence en est que l'on y fait nombre d'épreuves privément, et que l'on se défait ensuite le plus tôt possible des réagissants. Comme ces chevaux sont vendus à sacrifice, ils sont, règle générale, rapidement achetés et il n'y a pas de doute qu'un certain nombre en est amené au Canada par des personnes soit ignorantes de leur état réel ou assez dénuées de scrupule pour courir le risque de les faire passer à l'inspection à la frontière, avant que la maladie se soit suffisamment développée pour permettre de déceler son existence, par la méthode ordinaire.

La diffusion de la morve de notre temps est, cela est hors de question, grandement aidée par l'institution d'épreuves privées, conduites par des propriétaires de chevaux et des vétérinaires peu scrupuleux.

Les spécialistes les plus en renom à Londres, le grand foyer de la morve en Angleterre, attribuent pour une grande part à cette cause la diffusion rapide de la maladie et l'occurrence de cas dans les endroits les plus inattendus. Cette pratique devenait rapidement en vogue au Canada et est encore, je crois, en usage dans une certaine mesure, quoique les vétérinaires respectables aient cessé de se permettre des épreuves privées, depuis que l'Acte concernant les épizooties a été amendé en 1903, les obligeant de signaler tous les cas de maladies contagieuses qui viennent à leur connaissance.

La diligence que montre maintenant le ministère, à envoyer des inspecteurs pour s'enquérir de tous les cas signalés, a aussi beaucoup fait pour empêcher les épreuves privées et les tentatives de traitement des cas suspects.

Tout en me rendant pleinement compte de la nature grave de nos opérations actuelles et des grandes dépenses qu'elles nécessitent, je ne puis consciencieusement, comme fonctionnaire responsable, recommander aucun changement au système actuel. Retourner à l'ancien état de choses serait simplement provoquer un désastre. Il est vrai que les dépenses de cette année ont été très-élevées, dépassant de beaucoup, pour les raisons exposées plus haut, la somme que j'avais considérée devoir suffire, mais je suis convaincu que le montant d'argent nécessaire diminuera annuellement et que finalement, si le travail est honnêtement et fidélement exécuté, nous pourrons nous féliciter nous-mêmes ainsi que le pays de l'extirpation, pratiquement parlant, de ce qui constitue la plus grave cause des pertes subies par les propriétaires canadiens de chevaux.

COMPARAISON DES DÉPENSES.

Comparées au montant dépensé par d'autres pays, pour enrayer les maladies des animaux domestiques, nos dépenses sont très-modérées. L'Angleterre a payé en indemnités pour le bétail abattu par suite de la peste bovine, entre 1865 et 1868, plus de $5,500,000, alors que l'extirpation de la pleuro-pneumonie a entraîné un déboursé pour l'indemnité seule, de près de deux millions de dollars. Pour combattre la récente maladie du sabot et de la bouche, éclose dans la Nouvelle-Angleterre, il en a coûté au gouvernement des Etats-Unis $1,500,000, et cette dépense, quoique grande, était sans doute une mesure d'économie, en présence de la récente déclaration du Bureau Anglais de l'Agriculture que cette maladie avait, depuis 1890, coûté plus de $12,000,000 aux fermiers d'Angleterre.

A ce sujet, je vous signale la proportion, de la diminution des sommes dépensées pour indemnités, l'occasion du choléra des porcs, depuis l'adoption des mesures administratives qui ont été appliquées par le ministère à compter de 1902 :

Payé, pour l'année financière	1901—02..	$15,062 97
" " " "	1902—03..	36,029 75
" " " "	1903—04..	21,352 35
" " " "	1904—05..	7,042 73
Première moitié de l'année financière	1905—06..	839 34

Ces résultats ont été obtenus en dépit de nombreuses plaintes de la part des propriétaires et commerçants de porcs qui tenaient nos méthodes pour inutilement rigoureuses, alors qu'un grand nombre de citoyens pensaient que la dépense encourue n'était pas justifiable. Les résultats cependant sont tels qu'ils établissent que nous avions raison et j'ai confiance que les mêmes avantages naîtront de l'application persistante de nos règlements actuels, concernant la morve. Aucune grande victoire d'aucune sorte n'a jamais été gagnée à suivre une politique manquant de vigueur. Cela est particulièrement vrai des campagnes engagées contre les maladies contagieuses, soit chez les êtres humains, soit chez les bêtes, comme les événements l'ont démontré un nombre de fois.

Par M. Maclaren:

Q. Dites nous d'où venaient ces chevaux qui ont été expédiés dans mon comté et qui ont donné tant de trouble ?

R. Ils venaient en dernier lieu de l'ouest du Canada, quoique, dans mon opinion, la maladie fut originairement apportée, dans la région en particulier d'où ils ont été expédiés, par des animaux du Montana.

Q. Etaient-ils des broncos ?

R. Ils étaient ce que vous appelez des chevaux de ranches. Ce ne sont pas exactement des broncos ; plusieurs sont du type des Percherons.

Q. Combien étaient malades ?

R. Dans ce comté en particulier ?

Q. Oui.

R. Quarante.

Q. Dans mon comté ?

R. Je le crois.

MODES D'INFECTION.

Par M. Lewis:

Q. Comment les chevaux transmettent-ils l'infection ?

R. Cela survient d'un grand nombre de manières. L'infection se produira naturellement par inoculation, elle se transmettra par ingestion, mais je crois que le mode le plus fréquent de communication est probablement par inhalation.

Q. Y aurait--il danger pour les chevaux, dans un abreuvoir public ?

R. Oui, il y a danger dans un abrevoir public, quoique, je crois, ce danger soit moins grand qu'on ne le suppose généralement, parce que l'eau y coule sans cesse. Cependant il n'y a pas de doute qu'il y a danger.

Par M. Maclaren:

Q. Avez-vous encore le comté de Perth sous observation ?

R. Nous tenons toutes choses sous observation assez étroite. Nous avons abattu tout animal réagissant, je crois, et, en autant qu'il est à ma connaissance, cette manifestation de la maladie est sous contrôle absolument.

Q. Quelle est la situation dans les autres parties de l'ouest d'Ontario?

R. Nous avons fait en sorte d'obtenir le contrôle de tous les cas dans l'ouest d'Ontario.

Par M. Herron:

Q. Y a-t-il danger pour les chevaux qui paissent sur la prairie?

R. Vous savez, comme homme pratique, que ce serait par l'effet du hasard. Si un animal, affecté d'un écoulement nasal, vient à paître et se frotte le nez à quelque chose, et qu'un autre cheval survient et prend contact avec la même touffe d'herbe ou le même poteau, il y aurait certainement danger.

Par le Dr Black:

Q. Y a-t-il des cas sporadiques, ou la maladie atteint-elle soudainement les autres chevaux?

R. Non; il n'y a rien de tel qu'une éclosion spontanée de la maladie.

Q. Avez-vous souvent des cas sporadiques qui sont épidémiques?

R. Très fréquemment nous rencontrons des cas isolés.

Par M. Maclaren:

Q. Quand des chevaux sont expédiés d'un point du Canada à d'autres pays, y a-t-il une inspection pour constater s'ils ont la morve ou non, avant de permettre le départ?

R. Entendez-vous dire d'une section à une autre du pays?

Q. Oui?

R. C'est là une des difficultés que nous avons à surmonter. Vous connaissez tous la contrée géographiquement parlant. Parlons, par exemple, du sud d'Alberta, M. Maclaren, d'où viennent les chevaux que nous possédez aujourd'hui. Consultez ce district, à la grosse au-dessous du mot "Alberta" imprimé sur la carte géographique, et s'étendant vers l'est aussi loin que le quatrième méridien de ce côté, la frontière internationale au sud, et les Montagnes Rocheuses à l'ouest. C'est là une région où j'aimerais à établir une quarantaine pour plusieurs raisons, non seulement pour la maladie des glandes, mais aussi pour la maladie du coït. Si ce district était mis en quarantaine et l'exportation des chevaux prohibée, le marché d'Alberta-nord, et dans les provinces de la Saskatchewan, Manitoba et la Colombie-Britannique, qu'utilisent actuellement les propriétaires de chevaux du sud d'Alberta, leur serait fermé, tandisqu'il resterait ouvert à la population du Montana, Orégon, Washington, Idaho, Nebraska et Dakota-Nord, où les conditions sanitaires ne sont pas certainement meilleures, si elles ne sont pas pires, que dans notre territoire, dans mon humble opinion. De sorte que la question de quarantaine est très difficile à résoudre, et demande mûre considération, que celle du sud d'Alberta, qui laisserait le marché ouvert à la merci de la population des Etats-Unis.

IMPORTATION DES CHEVAUX D'ORDRE INFÉRIEUR.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Vous parlez des chevaux connus sous la dénomination de "cayeux"?

R. Je ne crois pas les avoir mentionnés ainsi.

Q. Eh bien, les broncos, comme vous les appelez, n'est-ce pas la même chose? Si je suis bien renseigné, aujourd'hui, ces chevaux ne peuvent pas entrer au pays qu'à une valeur nominale de $50?

R. Oui.

Q. Avec 20 pour 100 de droit, ayant $10 à verser à la douane?

R. Oui.

Q. Vous serait-il possible d'interrompre l'importation de tels chevaux qui ne valent pas $50, sur lesquels les employés du fisc imposent un droit de dix piastres? L'importation de cette race de chevaux est très considérable, et ceux qui s'occupent de la race chevaline dans la Colombie-Britannique aimeraient bien à s'en débarrasser.

R. Ces derniers aimeraient à s'en débarrasser.

Q. Certainement. J'aimerais vous voir traiter cette question.

R. Il y a ceci en particulier à considérer, M. Ross. Ce n'est pas toujours le cheval de peu de valeur, le cheval de chétive apparence, qui engendre la maladie des glandes. Tout cheval est susceptible d'introduire l'infection, et çà n'est pas toujours facile pour le vétérinaire par le procédé ordinaire de la clinique, ou par l'examen physique de l'animal, tout habile que soit le médecin, de se rendre compte de l'existence de cette infection ou non.

Q. Je comprends cela; mais ces broncos pourraient être mis en quarantaine avant de traverser la frontière et ce au frais du propriétaire de l'animal?

R. Certainement, et nous adoptons ce moyen autant qu'il est en notre pouvoir de le faire. Ce n'est pas une mince corvée que celle de tenir une telle bande de chevaux en quarantaine, quand ils nous arrivent par cinq ou six cents à la fois, et même davantage. Nous avons construit des enclos comme vous savez dans plusieurs endroits différents où nous les tenons enfermés.

Q. Aux frais des propriétaires?

R. Ces enclos sont construits aux frais du ministère.

Q. Mais les frais d'entretien des chevaux?

R. Les propriétaires en supportent les frais, mais la quantité du fourrage pour l'entretien d'un si grand nombre de chevaux de cette sorte n'est pas une affaire de moindre importance, à ces points reculés sur la frontière.

Q. Mais, docteur, vous savez sans doute que des individus se rendent sur les ranches et se choisissent un cheval pour une piastre ou une piastre et un quart, pièce. Ils s'assurent un lot de chevaux de rebut, et les conduisent à la frontière, où ils payent $10 de droit, possédant ainsi des animaux de $10 à $12 lorsqu'ils passent la frontière. Je suis persuadé, tel qu'il appert à votre rapport, que ces sortes de chevaux sont propres à engendrer l'infection, et qu'ils devraient raisonnablement être soumis à la quarantaine dans tous les cas.

R. Eh bien! voici les règlements touchant l'importation des chevaux, et j'aimerais à entendre toutes les suggestions qui me seront faites, et je suis sûr que l'honorable ministre saura régler avec satisfaction cette question d'importation:

"Tout cheval, mule ou âne venant ou passant par la république du Mexique, ou cette partie des Etats-Unis à l'ouest de la rivière Mississipi, ou la frontière est de l'Etat du Minnesota, sera soumis à l'examen, et si tel animal est suffisamment dompté, et propre au harnais ou à la selle, il sera admis à la quarantaine ou au port d'inspection, comme suit: (Puis suit la liste des ports en question, et les règlements sont comme suit:—

"Les inspecteurs auront le droit, cependant, dans chaque cas de détenir, isoler, soumettre à l'examen de la maladie, saigner, ou autrement faire subir un traitement à tout

cheval, mule ou âne supposé être affecté du germe de la contagion, ou qui a été exposé aux maladies infectieuses ou contagieuses ".

Q. Voici ce à quoi je veux en venir : Les chevaux qui sont importés par bandes des ranches n'ont pas été élevés sur des fermes. Lorsqu'ils sont débarqués aux ports de la douane, ils ne valent pas $50, ils valent tout au plus $10 et $12 respectivement, et un grand soin devrait être apporté au port d'inspection avant leur admission ?

R. Je vais traiter présentement le cas des chevaux en question : " Les chevaux sauvages ou des ranches de l'Ouest, autres que ceux que les chevaux domptés qui sont dociles et accoutumés au harnais ou à la selle ". Ainsi, l'objet de l'insertion de clause, c'est qu'au cas où un cheval est parfaitement dompté pour le harnais ou la selle, notre inspecteur peut alors aller droit à lui, le tenir en mains et faire un examen approfondi physiquement parlant du cheval, ce qui serait impossible dans le cas du bronco. Maintenant les chevaux autres que ceux dressés à la selle ou à la voiture, ne peuvent être admis que dans les ports suivants : Sarnia, Ont.; Emerson, Man.; North-Portal, Wood-Mountain, Pendant-d'Oreille, les lacs de Coutt et Twin, Territoires du Nord-Ouest; Gateway, Rossland, Nelson, Grandes-Fourches, Vancouver et Victoria, C.-B., aux conditions suivantes: " Tels chevaux doivent être munis d'un certificat signé par un vétérinaire des Etats-Unis " Bureau of Animal Industry " ou par un vétérinaire de l'Etat attestant que tels chevaux sont atteints d'une maladie infectieuse ou contagieuse, et qu'il n'y a pas eu d'épidémies infectieuses ou contagieuses dans le district d'où proviennent ces chevaux, six mois antérieurement avant la période précédant l'époque à laquelle ces chevaux ont quitté l'endroit en question.

" Les propriétaires ou personnes des dits chevaux devront donner à l'inspecteur toutes les facilités et l'assistance nécessaires pour faire l'inspection et tout ce qui est jugé à propos pour les dits chevaux, et devront les maintenir et les placer de manière à assurer la sécurité des inspecteurs, au désir de ces derniers.

" Tels chevaux devront, dans tous les cas, être détenus aussi longtemps qu'il sera jugé bon par les inspecteurs pour s'assurer si telles bêtes sont atteintes des infections épidémiques quelconques, et devront être isolées, mises à l'épreuve de la vérification de toute maladie, soignées et soumises au traitement ordonné par l'inspecteur ".

Par M. Ross (Yale-Cariboo)

Q. Eh bien ! docteur, croyez-vous que ces règlements soient observés ponctuellement ?

R. Comme vous le voyez, c'est une affaire d'option.

Q. Pourquoi ne sont-ils pas sévèrement mis en force, quant aux chevaux des ranches ?

R. Les lois qui ne sont pas facultatives sont rigidement mises en vigueur. C'est-à-dire qu'aucun cheval ne peut pas passer la frontière, sans être muni d'un certificat. Aucun cheval indompté des ranches ne peut arriver à aucun des endroits plus haut mentionnés.

Q. Ces règlements ne sont pas facultatifs ou d'option ?

R. Non.

Q. Obtenez-vous des certificats ?

R. Oui.

Par M. Maclaren :

Q. Ne croyez-vous pas qu'il serait mieux de donner plus de publicité à cet effet dans les colonnes des journaux ? Un grand nombre de personnes ne se rendent pas compte du danger à encourir. Je crois que s'ils étaient renseignés par l'intermédiaire des journaux des dangers du fléau, les intéressés seraient plus sur leur garde.

R. C'est là matière d'opinion. Si vous voyiez, comme moi, les commentaires qui remplissent les journaux des autres pays au moindre petit paragraphe imprimé dans la presse, au sujet des animaux atteints de maladie au Canada, vous apprécieriez les rai-

sons qui m'engagent à recommander aux inspecteurs de fermer l'oreille aux interviews des journalistes.

Q. Cela peut être vrai, mais que penser d'un homme qui achète un de ces chevaux étrangers et qui se voit obligé de tuer tout son troupeau de chevaux et ne retire que les deux tiers de leur valeur?

R. C'est là matière d'appréciation, vous savez ?

Par M. Lake:

Q. Avez-vous retracé des cas de contagion aux Etats-Unis ?

R. Oui, un grand nombre.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Ne vaudrait-il pas mieux prohiber l'importation de toutes ces haridelles qui nous viennent dans le pays, et font le tour du Canada. Je me trouvai par hasard sur les côtes maritimes l'automne dernier et il me fut donné d'apercevoir une bande de chevaux, et l'on voudra bien me croire quand j'estime le tout à la valeur de $25. Ces chevaux étaient en charge d'une bohémienne, et ces haridelles étaient de si chétives apparence, qu'elles pouvaient à peine se tenir debout.

Pas de réponse.

Par M. Maclaren :

Q. Je crois que ce sujet devrait être soumis à plus de publicité, ce qui aurait pour objet de rendre le public plus circonspect. Je crois qu'ils sont peu nombreux ceux qui connaissent le danger.

R. Je dois vous dire, M. Maclaren, que mon rapport est un document public et est publié périodiquement chaque année.

M. Maclaren.—Je le sais, mais le cultivateur à la campagne, n'en a pas toujours connaissance.

Par M. Sproule :

Q. Si je comprends bien la loi, c'est qu'un cheval d'une valeur moindre que $50, ne peut pas être importé.

R. C'est là un des règlements de la douane.

Q. Est-il possible ou probable que certaines personnes se permettent d'importer des chevaux d'une valeur de $20 seulement, et paient $10 de droit en leur accordant une valeur de $50, afin de leur permettre de traverser la frontière ?

R. Cela arrive souvent.

Hon. M. Fisher.—Si je puis m'exprimer ainsi, je crois que M. Ross est quelque peu dans l'erreur. Les lois de la douane telles que passées à la dernière session, ou à la session précédente, prohibent complètement l'importation de chevaux d'une valeur moindre que $50, et l'inspecteur de la douane a parfaitement les qualifications requises pour juger du prix d'un animal. Et ce dernier serait dans son droit en disant : "Cet animal ne vaut pas $50 et ne peut pas être admis en douane."

M. Ross.—L'exercice de ce droit n'est pas mis en vigueur.

Hon. M. Fisher.—Çà se peut, mais c'est là la loi, et elle pourrait être mise en force. Je conseille à mes médecins vétérinaires de ne pas s'occuper de cette question, et de la laisser entièrement entre les mains des employés de la douane. Mes officiers ne s'occupent que de la question de maladie, sans s'occuper des règlements de la douane.

Par le Dr Barr :

Q. Ces chevaux sont-ils passés à l'examen avant leur admission sur notre territoire ?

R. Oh ! Certainement.

POSSIBILITÉ DE GUÉRIR DE LA MORVE.

Par M. Lewis :

Q. Cette maladie s'attaque-t-elle à une certaine classe de chevaux en particulier ?
R. Non.

Q. Cette maladie est-elle incurable.

R. Eh ! bien, c'est une question à laquelle je ne puis pas donner de réponse définitive. Depuis l'apparition de cette maladie en 1890 par le premier qui en fit la découverte cette question a occupé l'attention des plus savants pathologistes du monde entier. Plusieurs ont prétendu, surtout l'école française qui occupe un haut rang pami les pathologistes, que des injections répétées de malléïne dans des cas pas trop désespérés avaient opéré des cures complètes. Cette opinion a été combattue par d'autres et la discussion s'en est continuée pendant des années. Cette question a été finalement référée à Sir John McFadyean, comme chef du Collège de Médécine Royal de Londres et le bureau d'Agriculture anglais a tenu des séances nombreuses à ce sujet en multipliant les expériences médicales. L'opinion prépondérante a été qu'un nombre limité de chevaux qui ne recouvrent pas la santé au-dessus d'un certain chiffre dans la première application de la malléïne et qui étant traités de nouveau avaient néanmoins cessé de guérir complètement, fut néanmoins guéri, ou pour mettre les points sur les i, avaient recouvré la santé. Reste à savoir si ce bien être était dû à l'injection du remède ou à un recouvrement spontané à la santé, l'impression générale c'est que ces chevaux sont redevenus mieux. Cette opinion a prévalu, bien qu'un certain nombre de médécins vétérinaires soient restés avec leurs doutes, et avec le temps ces doutes ont pris de la consistance. Notre propre expérience, surtout en 1902, 1903, 1904 et 1905, au Canada, m'a complètement converti à l'opinion contraire. Je suis convaincu qu'un cheval même quand il n'y a pas eu rechute n'est pas nécessainement guéri, et qu'il n'est pas bon d'avoir en sa possession un pareil animal.

Q. Il serait intéressant pour le public en ce moment d'apprendre ce qu'on entend par malléïne, par réaction et par symptômes cliniques ?

M. MACLAREN.—Je crois, quand une épidémie se déclare, que le public devrait être mis au courant des circonstances.

Dr RUTHERFORD.—C'est une question d'opportunité. M. Maclaren, qui n'est pas de mon ressort. Ce n'est pas à moi de prendre l'initiative de monter sur les toits pour crier qu'une épidémie sur les cochons ou la morve se sont déclarées. Je suis un serviteur du service civil, mais si le comité décide, sans se préoccuper de moi ou s'en s'adresser au ministre, qu'il est dans l'intérêt public de rendre ces matières publiques, s'il m'est enjoint d'en agir ainsi, je me soumettrai volontiers à votre décision. Mais ceci n'a rien à faire avec mon genre d'occupation.

M. MACLAREN.—Je vais en conférer avec le ministre.

L'honorable M. FISHER.—Une discussion s'est élevée, il n'y a pas longtemps, au sujet de l'opportunité de la publication de l'enquête devant ce comité. et je crois que mieux vaudrait attendre la décision là dessus. Ce point ne relève pas du tout du témoignage du Dr Rutherford, et je crois qu'il vaudrait mieux continuer avec son témoignage.

DÉFINITION DE LA " MALLÉÏNE ", " RÉACTION " ET " SYMPTÔMES CLINIQUES ".

Par M. Lewis:

Q. J'aimerais avoir une explication du mot " malléïne, réaction et symptômes cliniques ", de telle sorte que le cultivateur puisse savoir à quoi s'en tenir là-dessus ?

R. Malléïne est l'extrait glycériné de cultures de bacilles de malléïne. Durant sa préparation elle est stérilisée et ne contient aucun germe vivant, et conséquemment il ne peut pas communiquer la maladie à un animal en santé.

L'injection d'une dose convenable de malléïne sous la peau de l'animal affecté de la gourme ou farcin est suivie d'une double réaction, dont chaque résultat peut être dia-

gnostiqué, savoir—une haute température de fièvre ou une cuisante plaie œdemateuse au point d'inoculation, dont l'ouverture béante va s'agrandissant en volume durant une période de 24 heures ou plus. L'une des deux espèces de réaction est généralement suivie d'une plus ou moins grande faiblesse chez l'animal. Les chevaux qui ne sont pas atteints de la morve ou farcin ne sont point incommodés par l'inoculation et n'offrent aucune réaction. Dans les cas fort avancés quand la maladie est entrée dans tout le système organique, la réaction est à peine apparente ou même fait défaut complètement. On doit faire attention, dans les cas de haute température abnormale et qui empêchent de faire l'épreuve de l'injection, que la température qui subséquemment diminue est propre à éveiller les soupçons, et que les animaux doivent être surveillés pour subir une nouvelle épreuve dans des conditions plus favorables.

Pour obtenir la température voulue pour traiter les animaux sous nos soins, nous avons pris au moins deux différents degrés de température, à trois heures d'intervalle, le jour de l'injection de la malléïne. La dose requise doit être injectée sous la peau de l'animal à l'aide d'une seringue hypodermique qu'on a eu le soin de stériliser antérieurement à l'opération. Le meilleur endroit où puisse se pratiquer l'injection est sur le côté du cou, la réaction locale se faisant plus sentir là que partout ailleurs. La peau au point d'injection devrait être saturée avec une solution antiseptique avant l'injection. Les meilleurs ingrédients pour la stérilisation de la seringue et la saturation de la peau sont: l'acide carbolique ou de créolin dans une vingtième partie d'eau. L'aiguille hypodermique devrait être plongée dans la solution antiseptique après chaque injection, avant de remplir de nouveau la seringue ou de donner une autre injection à l'animal. Après l'injection, cinq températures différentes devraient être prises du corps de l'animal de trois heures en trois heures, en commençant à la huitième heure après l'opération. La malléïne expédiée aux clients est prête pour l'opération. Chaque bouteille contient une dose de solution de malléïne, de deux centimètres et demi cubes, ou environ 40 minims. La date sur chaque bouteille indique l'époque pendant laquelle le contenu est propre pour les besoins du diagnostic.

Par M. Ross:

Q. La malléïne est alors un produit manufacturé ?

R. Oui.

Q. Ce remède ne provient pas du corps de l'animal malade?

R. Oh, non, pas du tout, bien que la bacille provienne originairement d'un animal affecté.

Par M. Sproule:

Q. Le remède ne serait-il pas mieux compris des cultivateurs, si on leur disait que c'est la même chose que le virus du vaccin pour la picote ?

R. C'est quelque chose d'approchant, mais ce n'est pas exactement la même chose. Ce ne serait pas là une réponse à donner. C'est une préparation sans la bacille elle-même. Il n'y a pas de possibilité pour la malléïne, si elle est manufacturée convenablement, d'engendrer les germes de la bacille pour les communiquer aux organes de l'animal.

Par M. Ross:

Q. Le cheval n'attraperait-il par la morve en recevant l'injection de la malléïne ?

R. Non, pas du tout, c'est une impossibilité, à raison de la nature de la préparation. La malléïne s'injecte sous la peau de l'animal.

Par un honorable membre:

Q. Quelle partie du cheval

R. N'importe quelle partie du cheval, mais généralement l'opération se fait sur le côte du cou du cheval, comme étant plus facile, et la peau à cet endroit est plus mince qu'ailleurs. Cette injection se pratique ordinairement dans la veillée. Comme

je vous l'ai déjà dit, avant l'injection, il est pris plusieurs états différents de température préliminaires, afin d'avoir la température normale de l'animal.

Par M. Ross:

Q. Cela se pratique-t-il avec un thermomètre ordinaire?

R. Oui. La température normale est prise aussi bien que possible, et l'opération se fait le soir. Le lendemain matin, environ 8 heures par conséquent, le médecin commence à prendre les variations de la température. Si le cheval souffre de la morve, il y aura élévation dans la température. Elle continuera à monter, et vers midi ou dans l'après-midi du jour suivant le poulx normal sera de 100 ou 101 jusqu'à 103, 104, 105, et même en certains cas peut-être 106 pulsations à la minute. En même temps, dans la plupart des chevaux, il y aura supuration au point d'inoculation.

Par M. Lewis:

Q. Telle est l'affection du cheval?

R. Oui, telle est sa maladie; il existe aussi une certaine raideur, une espèce d'uniformité de ce côté démontrant l'effet de la malléïne. Le cheval se ressent d'un malaise, d'une incommodité, d'une dépression générales. Le cheval est abattu et n'a pas d'appétit. Il se sent passablement malheureux, et cet état de tout son être dure quelque temps. La tumeur dans le cas de la gourme à l'endroit de l'opération sera plus grande le second que le premier jour. Dans n'importe quel animal injecté à la malléïne, quoiqu'en bonne santé, il existe toujours une enflure au point d'inoculation. Dans tous les cas, la largeur n'en sera pas plus de deux doigts de diamètre. Il n'éprouve comparativement aucune sensation douleureuse, mais la réaction interne que j'ai décrite, jointe aux symptômes, nous donnent l'assurance, à peu près positive, de l'existence de la gourme sous une forme ou sous une autre, dans les organes de l'animal.

Q. La réaction n'est-elle pas plus forte chez un pur sang?

R. Cela ne semble pas différent.

Q. Vous ne nous avez pas donné les symptômes *cliniques* d'un cheval atteint de la gourme?

R. Naturellement, les symptômes cliniques d'un cheval atteint de la gourme ont d'abord attiré l'attention, ou plutôt l'absence des symptômes cliniques était considérée tout d'abord comme une preuve que le cheval était sain. Mais il y a déjà longtemps de çà, et dans bien des cas maintenant l'affection de la gourme ne donne pas des preuves extérieures de l'évidence du mal. Règle générale, les premiers symptômes cliniques apparaissent dans la tupéfaction de la glande lymphatique sous-maxillaire.

Par M. Ross:

Q. Ecoutez, écoutez.

R. Je me suis oublié; pardon, messieurs.

Par le Dr Sproule:

Q. J'ai suggéré au docteur, il y a quelque temps, d'éviter les expressions techniques.

R. Il y a une petite glande qui se trouve à l'intérieur dans la machoire d'en bas de chaque côté de la gueule, et qui porte le nom ci-dessus mentionné. Cette glande, bien connue de tout connaisseur, s'agrandit et se durcit et semble souvent faire partie de l'os, au lieu d'en être une partie mobile et distincte. Si on y prête bien attention, elle sera invariablement accompagnée d'un imperceptible rhume nasal. La chose peut être si imperceptible que le propriétaire ou son palfrenier ne s'en aperçoivent pas. Il arrive invariablement qu'avec une grosseur anormale de cette glande, il y ait bien peu d'écoulement nasal. Cela peut être seulement accidentel, mais cela existe, et un examen minutieux des membranes du nez fera voir une légère tupéfaction, une rougeur et une irritation imperceptible, mais moins qu'une inflammation. La

chose peut exister ainsi longtemps, dans le même état, des années même, et bien que ce cheval ne laisse apercevoir nul autre symptôme, il n'en est pas moins affecté.

Par le Dr Black:

Q. Est-il susceptible de propager la contagion?

R. Oui. Au fur et à mesure que la maladie augmente, cet écoulement nasal devient plus prononcé. On reconnaîtra aussi un léger écoulement provenant de son œil. Dans un cas aigu de gourme, l'animal maigrit à vue d'œil, et l'écoulement nasal est apparent aux deux narines à la fois. L'ulcération se produit à l'intérieur du nez et ses membranes,—ulcération tellement intense, que dans l'espace de 3 jours dans un animal apparemment sain, j'ai vu une ouverture dans sa membrane entre les deux narines de deux pouces de diamètre.

Par M. Lake:

Q. Trois jours, à compter depuis quand?

R. Trois jours, à compter de celui où cet animal paraissait en parfait santé, le mal avait fait des progrès si rapides qu'une ouverture entre les deux narines s'était déclarée de la largeur ci-dessus décrite.

Par le Dr Black:

Q. C'était là un cas aigu?

R. Certainement. Dans ce cas, il y a perte d'appétit, tumeur aux pattes, et un si mauvais état de santé, accompagné d'une débilité générale, bientôt suivi de la mort de la bête. Dans certains de ces cas, il se déclare par tout le corps de l'animal des ulcères répusifs et nausébonds. Je ne crois pas qu'il n'y ait rien de plus répugnant que l'un des cas en question.

Par M. Fisher:

Q. Ce sont là des cas extrêmes?

R. Oui, mais j'en ai vu un grand nombre.

Par M. Lewis:

Q. Ces matières qui coulent des narines de l'animal, une fois séchées et emportées dans l'air, peuvent-elles propager la contagion?

R. Oui.

Par le Dr Black:

Q. Un cas chronique peut-il dégénérer en cas aigu?

R. Oh, oui.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Comment un cultivateur peut-il juger de la différence entre un cas ordinaire d'indisposition, au début de la maladie, et la gourme?

R. C'est très difficile dans certains cas. Le médecin-vétérinaire lui-même ne saurait pas à quai s'en tenir, tout habile qu'il soit, sans recourir à la malléïne dans certaines conditions.

Par M. Lake :

Q. L'écoulement de la glande dont vous avez fait mention se présente aussi pour d'autres maladies ?

R. Chaque fois qu'il y a irritation dans les chambres nasales, ou membranes des passages nasaux, le même écoulement se produit.

Q. La malléïne est-elle considérée absolument prophylactique, assure-t-elle l'immunité contre l'infection ?

R. Ceci est expliqué dans mon témoignage. Il n'y a absolument aucune garantie d'immunité par l'emploi de la malléïne.

Par M. Ross :

Q. Relativement à la malléïne, il ne peut pas y avoir de réaction excepté pour la gourme traitée par cette injection. Je veux seulement dire que la malléïne n'affecte que la maladie de la gourme.

R. Seulement le traitement de cette épidémie.

Q. La même réaction n'aurait pas lieu dans le cas de la tuberculose, ou de toute autre maladie excepté la gourme ?

Par le Dr Black :

Q. Un animal peut-il être affecté d'un tel état de symptômes cliniques de la gourme que son système ne puisse pas répondre aux effets de la malléïne ?

R. C'est là une question bien posée. Prenez le cas de la gourme où le mal est agravé, la fièvre est bien souvent si élevée qu'il sera oiseux d'espérer une augmentation dans la température par le fait de l'injection de la malléïne. Dans de telles circonstances nous comptons beaucoup sur la réaction locale que nous obtenons toujours même dans les cas les plus désespérés.

Par M. Ross :

Q. Qu'entendez-vous par la réaction locale ?

R. Je viens de la décrire plus haut, la supuration au point d'inoculation.

Par le Dr McLennan :

Q. Dans de pareils cas où les symptômes cliniques sont si apparents, il ne serait pas aussi nécessaire d'injecter la malléïne ?

R. Nous rencontrons des cas si aigus où les apparences externes sont telles qu'il est bien difficile de diagnostiquer la nature du mal. Il se peut qu'un cas aigu de gourme se présente sans les apparences de symptômes définis. Un cas de fièvre de 103 ou plus peut se rencontrer, et en pareilles circonstances si l'on fait l'injection de la mallein, la fièvre peut tout aussi bien tomber que monter, et nous concluons de ce fait bizarre que c'est là une bonne preuve de la présence du mal surtout quand ce changement est accompagné par une réaction locale bien accentuée.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. Vous employez, n'est-ce pas, la malléïne pour la tuberculose ?

R. Non, nous employons la tuberculine.

Q. Je vous pose la question parce que maints cultivateurs sont d'opinion que c'est le même remède que vous employez pour les deux traitements, et quand vous obtenez une augmentation dans le degré de fièvre, il se peut que ce ne soit pas du tout le cas de la gourme.

R. Il n'y a rien de commun entre les deux cas.

Q. La malléïne est-elle un objet de commerce que l'on peut se procurer dans les pharmacies ?

R. Oui, dans les pharmacies.

Par M. Lake :

Q. Est-ce affaire d'opinion parmi les vétérinaires qui opèrent que le degré d'élévation de la température ?

R. Non pas.

Q. C'est-à-dire que la fièvre doit s'élever à certains degrés pour justifier ses conclusions ?

R. Oui, dans des circonstances ordinaires.

EMPLOI PARTICULIER DE LA MALLÉÏNE.

Q. Il y a beaucoup de prévention contre la mallêin dans mon comté. Un certain nombre de citoyens se plaignent que d'autres ont eu l'occasion de se procurer de la malléïne et de soigner leurs chevaux. Les animaux n'ont pas eu de rechute lorsque l'inspecteur a fait sa tournée et ainsi leurs chevaux n'ont pas été condamnés, tandis que les honnêtes gens qui n'ont pas eu recours à la même manœuvre ont vu leurs bêtes condamnées. Ainsi, n'est-il pas possible de mettre tout le monde sur le même pied d'égalité, pour empêcher qu'un certain nombre ne puisse pas se soustraire aux règlements du ministère tandis que leurs voisins ont le malheur de voir leurs animaux sacrifiés ?

R. Eh bien ! j'aimerais à adopter toute suggestion pratique qui me serait faite afin de venir à bout de surmonter la naturelle dépravation humaine.

Par M. Fisher :

Q. La malléine est-elle un remède facile à se procurer chez les pharmaciens ?

R. Tout le monde peut s'en procurer, sur ordre.

MANIÈRE D'APPLIQUER LA MALLÉINE.

Par M. Talbot :

Q. Quel est le but de faire l'injection le soir, plutôt que le matin ?

R. Afin de permettre à l'inspecteur et aux chevaux de prendre du repos. Une période de 8 à 10 heures s'écoule entre l'injection et le temps où les remèdes commencent à opérer et ce temps peut tout aussi bien être consacré au repos, attendre qu'il n'y a rien à faire dans l'intervalle. La température se prend le matin et avant que le soir se soit passé, l'examen a fait savoir si le cheval est malade ou non. C'est là en grande partie une matière de commodité. Il y a aussi une autre raison que je pourrais ajouter, c'est que le cheval, comme tout autre animal, a sa plus haute température normale dans la soirée.

Par M. Lake :

Q. La température s'accentue dans presque tous les cas jusqu'à un certain degré avec l'inoculation ?

R. Oui.

Q. Quelquefois la température monte tellement que le vétérinaire est dans le doute s'il doit se prononcer pour l'affirmation ou pour la négative. Avez-vous fixé un chiffre limité qui puisse établir la présence de la contagion ?

R. Les degrés Fahrenheit sont d'environ trois et demi. C'est là une limite que nous n'aimons pas à dépasser. Mais nos inspecteurs ont le privilège d'exercer une certaine latitude. Il peut y avoir une raison purement locale pour ce degré de température ou pour son absence dont l'inspecteur peut se rendre compte, dont je ne puis me rendre compte dans mon bureau en parcourant son rapport ou ses donnés, et conséquemment l'inspecteur doit dans les cas où la température dépasse cette limite en prendre note pour son rapport à moins que l'animal n'ait été tué. Je crois que c'est là un point pratique et important. L'inspecteur doit exercer son propre jugement intellectuel dans chaque cas. Voici le règlement tel que je l'ai rédigé. Certains résultats et conditions de l'injection de la malléïne étant donnés, à moins que la loi n'ait suivi son cours et que l'animal ne soit abattu, l'inspecteur doit expliquer le cas et en donner les raisons, ce qui n'est que juste et bien fondé.

EXPÉRIENCES RENOUVELÉES.

Les inspecteurs ont une discrétion qui n'est pas mentionnée dans ces règlements, celle de mettre les chevaux en quarantaine pour une nouvelle inoculation quands ils

leur semblent propres à subir une nouvelle inspection, sans exposer le propriétaire à perdre le bénéfice de sa compensation, comme dans le cas du propriétaire qui de son propre chef insiste à garder ses chevaux pour une nouvelle épreuve, malgré l'inspecteur qui les a condamnés.

Par M. Ross :

Q. Si le propriétaire paie pour les frais de la quarantaine, pourquoi ne pas lui accorder la compensation voulue ?

R. Il n'y a pas de pays au monde présentement où l'on paie plus généreusement qu'ici pour la perte des chevaux atteints de l'épidémie. Et, la raison pour laquelle le pays paie si cher, comme il a été expliqué lors de la passation du bill, c'est afin de couper le mal dans sa racine, et d'en avoir fini une fois pour toutes. Et si un propriétaire insiste, contre toutes nos connaissances, notre science et nos règlements, à garder vivant un animal comme un foyer pestilentiel dans son étable——

Q. En quarantaine ?

R. En quarantaine ou autrement—il est impossible à raison des restrictions existantes dans le pays comme je l'ai expliqué de préserver les autres chevaux de la contagion, et si un tel persiste, insiste pour garder ce foyer pestilentiel dans son étable et cause au ministère une perte de $20,000 qui ne serait pas encourue si la bête était abattue, je suis bien autorisé à dire, je crois, qu'il n'est que juste qu'il paie pour ce privilège en subissant la perte de sa compensation.

Par M. Blain :

Q. Pourquoi ce privilège de garder son cheval ?

R. Parce qu'il se peut que vous possédiez un animal de la valeur de $10,000, et le plus que nous puissions donner en compensations est $300. Or, un pauvre colon peut posséder trois ou quatre chevaux, tout son avoir pour rentrer sa moisson ou pour la lui enlever, et il serait extrêmement douloureux d'insister absolument pour abattre ses chevaux s'il devait en retirer de plus grands profits en en faisant usage pendant quelques semaines de plus.

Par M. Fisher :

Q. Mais il ne lui est permis de les garder qu'à la condition d'une stricte quarantaine, il lui faut démontrer qu'il peut les tenir complètement isolés. Sans cette restriction ses chevaux seront abattus.

R. Oui.

Par M. Blain :

Q. Y a-t-il beaucoup de cas de ce genre ?

R. Non, peu comparativement. De temps en autre il s'en rencontre un cas, surtout dans le district de M. Ross, où la population n'a jamais été mise au courant de la maladie en question et de ses conséquences.

M. Wright (Muskoka) :

Q. Ne se peut-il pas qu'un cheval harassé par le travail, ou quelqu'autre cause affectant son état, ne puisse pas résister aux effets de la malléïne, et qu'il en résultât une augmentation dans sa température, étrangère entièrement aux effets de la gourme ?

R. Non, notre expérience nous apprend qu'il n'y a pas à s'y tromper. Le percentage que l'on pourrait appeler les réactions douteuses est bien minime. Je dois ajouter, toutefois : Vous avez, disons, cent chevaux dans une étable, et vous commencez à prendre la température 5 ou 6 fois dans les 24 heures, sans tenir compte de la malléïne. Il n'en existe peut-être pas de cas dans un rayon de cent milles. Il est dans l'ordre des choses possibles que la température de l'un de ces chevaux puisse, à raison de circonstances fortuites ou circonstances étrangères soudainement s'élever. Et ce cheval, dans le cas où il aurait été soumis, la veille, à l'injection de la malléïne, serait peut-

être condamné à tout comme atteint de la gourme. C'est là à peu près le seul risque à courir dans la pratique de la malléïne.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. Mais la fièvre de l'animal ne s'est pas déclarée par suite de l'application de la malléïne ?

R. S'il n'y avait pas de malléïne dans un rayon de cent milles, la température de l'animal pourrait tout de même s'élever.

Par le Dr Black :

Q. Pouvez-vous désinfecter une étable, sans y mettre le feu, et comment vous y prenez-vous ?

R. Parfaitement, et très facilement. Il se présente à ce sujet une question bien intéressante. Quand j'étais encore jeune homme, il y a longtemps de cela, les chirurgiens étaient d'opinion que les germes de la gourme persisteraient à vivre au fond de l'étable pendant des années et des années à venir. Depuis, tout cela s'est trouvé sans fondement, et il est établi que quatre mois tout au plus est l'étendue limitée du temps donné à la bacille pour subsister en dehors du système animal, et ce, sous les circonstances les plus favorables. L'explication de l'existence de cette vieille croyance est l'existence de ces cas latents de la maladie qui nous a fait découvrir l'emploi de la malléïne. Je puis vous faire venir à Ottawa, si vous le désirez, un cheval qui a les glandes depuis trois ans, le fait est bien caractérisé, et cependant c'est un des plus beaux chevaux du district.

Par M. Ross:

Pourquoi ne l'abattez-vous pas?

R. Pour des raisons que je vous expliquerai en aucun temps. Le cheval en question, qui souffrait de la maladie à l'état latent, a fourni l'occasion d'inspecter ces vieilles écuries que l'on tenait en suspicion. Comme un cas se présentait après un autre cas, le vétérinaire et le propriétaire étaient d'opinion que l'écurie était la cause de l'infraction, tandis que c'était l'animal en question. Voici une copie de l'avis que nous publions touchant le mode de désinfection:

" AVIS—LA GOURME.

" Dans les districts où l'existence prévaut, et spécialement dans les endroits où l'épidémie s'est fait sentir, l'application des règlements suivants par les propriétaires de chevaux et autres intéressés servira de protection pour la prévention du mal et le renouvellement de nouveaux centres d'infection:

" 1. Les chevaux ou mules atteints d'écoulements des narines, ou montrant d'autres symptômes équivoques ne devraient pas être admis dans l'étable ou les écuries, ou cours de louage, forges, remises des églises ou écoles, enclos d'animaux des chemins de fer, écuries privées ou autres endroits publics où ils sont susceptibles de venir en contact direct ou indirect avec d'autres animaux de l'espèce chevaline.

" 2. Toutes les étables, cours ou remises pour l'usage des chevaux ou mules devraient être périodiquement et régulièrement nettoyées et désinfectées, suivant la manière ci-après prescrite.

" 3. Après un nettoyage en règle des lieux et la fumigation des ordures, l'intérieur devrait être complètement lavé à la vapeur ou à l'eau bouillante, en y ajoutant au moins un quart d'acide carbolique crue par chaque 5 gallons, après quoi tous les murs et toute la surface du plancher et du plafond devrait être peinte d'une couche épaisse forte d'une solution brûlante de fraîche chaux à laver, à laquelle de l'acide carbolique crue a été mêlée dans la proportion ci-haut mentionnée.

" Les autres remises, clôtures et poteaux d'attache avec lesquels les chevaux atteints du mal sont venus en contact, devraient, dans la mesure du possible, passer par le même traitement.

ANNEXE No 2

"Toutes les attelages ordinaires et les ustensiles de l'étable en usage, qui sont venus en contact avec les chevaux infectueux ou lieux infectés devraient être également passés dans une solution bouillante d'acide carbolique crue dans la moyenne d'une part sur vingt.

"Les matériaux qui pourraient avoir souffert par suite de cette opération, tels que harnais de prix, robes, oreillers, etc., qui auraient été en contact avec l'infection, devraient être placés dans une chambre à air comprimé et purifiés par la fumigation à l'aide de la formaldehyde, puis subséquemment être nettoyés avec soin.

"4. Dans les écuries où l'épidémie s'est déclarée ou les animaux morts, soit accidentellement, ont été hébergés, même ne fut-ce qu'en passant, le nettoyage et la désinfection doivent en être faits de comble en comble, et dans pareille occurrence, il vaut mieux enlever et brûler les crêches, si elles sont en bois; les objets en fer peuvent être rendus inoffensifs en les passant au feu ou les maintenant dans l'eau bouillante pendant un certain temps. La litière des animaux infectés devrait être brûlée ou mis à l'écart jusqu'à prochain emploi.

"Les fermiers ou autres devraient, autant que possible, éviter l'admission de chevaux ou mules étrangers avec leurs propres animaux de la même espèce. C'est être prudent que de réserver une bâtisse isolée pour les chevaux ou mules du dehors, mais dans le cas d'impossibilité ils devraient être relégués aux compartiments des vaches ou autres bestiaux exempts de cette maladie. Tels chevaux ou mules devraient être abreuvés avec des seaux spéciaux qui devraient de même que tous les autres ustensils en usage dans l'occasion, être nettoyés et désinfectés, avant de le faire servir à l'usage de vos propres animaux. Les places occupées dans une étable par les autres animaux étrangers, tels que chevaux et mules, devraient être nettoyées et désinfectées et s'il y a possibilité, elles devraient rester inoccupées pendant quelque temps.

"6. Quand des chevaux ou mules ont été nouvellement achetés dans des districts où sévit la gourme, ils devraient, à moins d'avoir été préalablement suffisamment traités à la malléïne, être logés à part et être pendant quelque temps surveillés de près, avant d'être mis en contact avec les autres animaux de l'espèce chevaline.

"7. On doit bien se rappeler qu'à part l'écoulement de la morve, ou l'ulcération, l'enflement des glandes, la présence d'ulcères, la supuration inexplicable des membres et la débilité générale qui tous pour la plupart témoignent de la présence de la dite maladie, le germe de l'épidémie existe dans beaucoup d'animaux sans immédiatement donner des manifestations externes du mal, le seul moyen dans l'instance pour arriver à cette preuve étant l'injection de la malléïne, et ces cas latents ou internes sont sous certains rapports d'autant plus dangereux qu'on ne les soupçonne pas. L'expérience a démontré qu'il est possible pour de tels animaux de donner l'injection à leurs congénères sans développer eux-mêmes aucuns symptômes aigus d'infection. Il est hors de doute que la plus grande précaution doit être exercée dans l'achat ou le maniement de chevaux ou mules inconnus, surtout dans les districts ou cette maladie s'est implantée.

"8. Les carcasses des animaux morts ou abattus à raison de l'épidémie, devraient être brûlées ou pour le moins enterrées à une profondeur d'au moins six pieds sous terre.

"9. Les propriétaires des bâtiments qui ont souffert de l'épidémie devraient savoir que les inspecteurs ne peuvent pas les relever de la quarantaine, à moins que la désinfection soit faite suivant les règlements, et que la compensation ne peut pas être octroyée aux ayants-droit, avant qu'un certificat attestant que toutes les conditions de la désinfection et du reste ait été reçu par le ministre de l'Agriculture.

"10. Les propriétaires de chevaux devraient rapporter sans hésitation au ministère ou aux inspecteurs d'icelui, les cas existants ou soupçonnés de la gourme. Le mal s'est beaucoup propagé ces dernières années et il y va de l'intérêt public que tout nouveau centre épidémique soit mis au jour et qu'il en soit fait prompte justice.

"J. G. RUTHERFORD,

"*Directeur général vétérinaire.*

"Ministère de l'Agriculture,

"Ottawa, mars 1906."

Par M. Lake :

Q. Est-ce le meilleur mode de désinfection ?

R. Nous employons la chaux à laver avec l'acide carbolique crue, parce que ces ingrédients laissent des traces de la désinfection. Nous ne prenons la parole d'aucun dans de pareils cas, mais nous nous assurons par nous-mêmes que nos instructions ont été suivies à la lettre, et quand nous appercevons de la chaux fraîchement déposée sur les paraments de l'étable, nous avons là une des preuves les plus satisfaisantes.

Q. Employez-vous la formaldehyde dans certaines écuries ?

R. Dans certains cas. Dans le cas d'écuries vieillottes, nous engageons les propriétaires à les brûler. Rien à cette fin n'est payé, bien entendu. Les couvertures en paille sont des moins recommandables. Nous aimons à faire substituer un nouveau toit à une écurie couverte en chaume. Nous engageons les intéressés à brûler les anciennes crêches et tout ce qui s'y rapporte, quoique bien souvent à contre cœur.

Par M. Fisher:

Q. La vapeur formaldehyde bien appliquée est un très bon désinfectant?

R. Oui.

LES GLANDES CHEZ L'HOMME.

Par le Dr Walsh:

Q. Ne pensez-vous pas que les personnes qui font usage de la malléïne pour les fins de la découverte de la maladie, ainsi que les cultivateurs en général, devraient être mis sur leurs gardes relativement au danger à courir pour eux-mêmes personnellement, et du caractère bénin de ce remède?

R. Je suis de la même opinion. Je dois déclarer que c'est là un des côtés de la question qui agite passablement l'opinion à Londres, Angleterre. Dans cette cité, plusieurs cas de ce genre se sont déjà déclarés chez l'espèce humaine. Malheureusement, ces cas particuliers ne sont découverts chez le patient par les médecins qu'après l'autopsie, ce qui est bien pénible pour le malade. D'après mes 30 années d'expérience près comme vétérinaire au Canada, et plus particulièrement où la maladie prévaut, j'ai la conviction qu'un grand nombre d'hommes en ce pays meurent de cette maladie.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Vous deviez être enfant encore quand vous avez commencé à pratiquer, comme tel?

R. J'ai débuté enfant. Je n'ai rien fait autre chose toute ma vie, excepté dans un certain moment d'aberration temporaire, dont je me suis vite guéri. Au Manitoba, l'an dernier, par exemple, une jeune homme d'un brillant talent est venu chez moi. L'un des chevaux de la ferme était souffrant, et il éprouvait un écoulement des narines. Ce jeune homme n'avait-il pas lu le "Farmers' Veterinary Advertiser" et d'autres livres sur le même sujet, et il se mit en tête d'examiner l'animal et de traiter le cas en question. Il examina l'animal et lui lima les dents, et trois jours après il tomba lui-même malade. Un médecin fut mandé et donna son diagnostic pour un cas de fièvre typhoïde. Le patient fut soigné en conséquence, et il en résultat des symptômes étranges. Un autre médecin fut appelé en consultation, et l'on s'enquit s'il y avait des chevaux souffrants sur les lieux. Le second médecin traita la maladie pour la gourme, et le jeune homme mourut dans de grandes souffrances. Je pourrais citer d'autres cas. Mais je sais que le corps humain n'est pas généralement soumis aux soins de cette maladie. La demande du Dr Walsh vient certainement à propos. Et j'espère, sous ce rapport, être bientôt en mesure de mettre entre les mains du public une œuvre complète et approfondie du résultat de nos expériences. Dans les trois dernières années qui viennent de s'écouler, je suis sûr que nous avons parcouru tout le champ de la malléïne et que notre étude de cette matière est la plus complète du monde entier. Le nombre de chevaux que nous avons traités, et les démonstrations

que nous avons faites de l'utilité de la malléïne, et de son inutilité dans d'autres cas, tout sera d'une extrême importance pour le public. Mais réellement le travail qui nous a été imposé a été par trop encombrant, et comme vous le savez, j'ai passé l'hiver alité. Telle est la cause du retard, et je suis chagrin d'avoir été mis dans l'impossibilité d'imprimer mon rapport, comme je l'avais espéré.

DE LA VITALITÉ DE LA BACILLE DE LA MALLÉÏNE.

Par M. Lewis :

Q. Combien de temps une étable se ressent-t-elle des suites de cette maladie ?

R. Environ quatre mois dans une étable chaude et humide.

Par le Dr Sproule :

Q. A-t-on la preuve que l'épreuve faite sur une jument avec la malléïne quand cette jument a un poulin est propre à affecter sérieusement l'animal ?

R. Non, aucunement. Naturellement avec une jument prête à pouliner, il en sera comme d'une vache atteinte de la tuberculose. Une réaction violente pourrait avoir un resultat fatal, mais si l'animal est en santé il n'y a nul danger à redouter.

Par M. Lewis :

Q. Le seul effet de laver le seau où ont bu des animaux malades, est-il suffisant pour la désinfection ?

R. Non, ce serait courir des risques.

Par M. Lake :

Q. Le germe périt-il vite exposé au soleil ?

R. Oui.

Par M. Lewis :

Q. Cet avis enseignant les prescriptions pour la désinfection fait-il partie de la preuve ?

R. Oui, et il sera distribué en grande quantité.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. Vous ne nous avez pas expliqué pourquoi les broncos sur les montagnes n'ont pas les glandes comme les chevaux accoutumés à l'étable. C'est là un point qui reste une énigme pour les cultivateurs de mon comté ; vous abattez un cheval de prix et vous laissez la cayuse, le bronco, brouter libre à travers les montagnes.

R. L'explication est bien simple, pour la raison que dans le pays des ranches, où les animaux ou les troupeaux laissés en plein air sont atteints de pneumonie de toute espèce, cette infection ne peut pas se communiquer au reste du troupeau aussi facilement que là où les conditions sont différentes et où vivent et sont soignés les animaux d'une manière tout artificielle.

Q. Donc, si ces chevaux sur les ranches étaient mis dans les enclos ou étables, et traités comme les chevaux domestiques, ils encourraient les mêmes risques relativement à cette maladie ?

R. Certainement.

POST-MORTEM.

Par M. Staples :

Q. Est-il d'usage, quand la présence de la malléïne a été constatée et l'animal abattu, de tenir une enquête post-mortem ?

R. Parfois, dans l'intérêt de l'investigation de la science, mais plus en particulier chargé moi-même de cette partie de l'administration, j'ai toujours eu soin de recommander à mes subalternes de ne pas tenir d'enquêtes post-mortem, pour la daison que, malheureusement, ayant en le triste privilège de voir de mes yeux un ou deux cas de

cette malade chez mon semblable, et bien qu'il me ferait souverainement peine d'abattre le cheval de quelqu'un, par mégarde ou par erreur de jugement, je serais encore plus mari d'assumer la responsabilité d'avoir inoculé le mal chez l'un de mes inspecteurs, en lui faisant encourir les risques d'une enquête post-mortem sur un cheval atteint de contagion. C'est une opération des plus dangereuses, plus dangereuse qu'on ne le suppose généralement. Un homme de l'art qui tient une enquête à la morgue, avec tous les préventifs d'infection, est dans une situation comparativement plus sauve. Un chirurgien vétérinaire à l'œuvre dans un champ pour une opération post-mortem avec seulement ses instruments de disection, et sous les circonstances qui lui sont faites, est grandement exposé aux atteintes de l'infection. Pour ma part j'ai toujours été très prudent, mais j'ai souvent été atteint de la contagion et en trois occasions différentes j'ai été atteint de l'anthrax, dans de semblables occasions post-mortem. Sagement parlant, je ne demanderai pas à un inspeteur d'en courir ce risque, ayant confiance que moi suivant en cela l'exemple des praticiens modernes, nous avons confiance dans la malléine comme agent diagnostique. Tout propiétaire a le privilège d'user de son propre vétérinaire et de tenir une enquête post-mortem sur la bête abattue par nos inspecteurs. Dans ce cas la responsabilité de l'infection ne retombe pas sur mes épaules.

Q. C'est précisément là la raison qui m'a engagé à vous poser la question, si je puis m'exprimer de la sorte. L'un de nos inspecteurs, dont je tairai le nom, m'a déclaré l'automne dernier qu'il était en position de dévoiler certains faits en tenant une enquête post-mortem, après avoir abttu le premier cheval venu. Il convainquit complètement le propriétaire des chevaux qu'il était parfaitement justifiable en abattant tout le troupeau. Cet inspecteur ajouta: "Vous pouvez convaincre le propriétaire de chevaux en cette occurrence, plus complètement qu'en faisant l'épreuve de la malléïne.

R. Je sais ce à quoi fait allusion M. Staples et le rapport du dit inspecteur que j'ai en ma possession, comporte exactement la même information que celle fournie à ce comité par l'honorable député. Je n'ai pas d'objection à ce qu'un inspecteur fasse quand bon lui semble une enquête post-mortem, pourvu qu'il en porte personnellement la responsabilité. Mais en ma qualité de directeur, je ne pourrais pas consciencieusement autoriser ou ordonner une enquête post-mortem dans tous les cas. Je ne le ferais pas pour aucun prix.

Q. Vous savez tout ce qu'il y a d'importance à donner satisfaction à l'opinion publique. C'est une question du plus haut intérêt dans l'ouest. La plupart de ceux dont vous abattez les chevaux se croient traités bien sévèrement, et si vous pouvez leur prouver par un examen post-mortem que tel n'est pas le cas, je suis d'opinion, si le risque n'est pas fatal, que vous devriez leur accorder pareille satisfaction. Dans le cas par exemple où il s'agit de la perte de dix chevaux c'est une perte sèche de $2,500 pour un seul cultivateur, ainsi ce dernier finit sa carrière en pleine prospérité, si je puis m'exprimer ainsi. Si vous le traitez trop durement, vous le mettez dans l'impossibilité de continuer son œuvre.

R. Il lui sera donné en compensation $1,000 pour ses dix chevaux, qui ne valent pas dix centins pièce. Les bêtes atteintes de cette maladie ne valent pas davantage.

Q. J'irai plus loin que cela: Je sais le cas d'un homme qui possédait 5 chevaux de prix. L'un d'eux suivant lui avait l'affection des glandes, il ne se comportait pas bien. Il fit venir l'inspecteur, et ce dernier fut d'une opinion contraire et trouva l'animal parfaitement sain. Tel étant le cas le cultivateur dit: "Je n'ai aucune raison de croire que mes autres chevaux ne soient pas parfaitement sains, mais tout de même je vais en faire faire l'examen". Et le résultat fut que deux de ses chevaux les plus beaux qui ne témoignaient aucun symptôme clinique, furent mis dehors l'étable et abattus. L'un dans l'autre vous pouvez vous rendre compte de l'intérêt que soulève cette question dans l'Ouest.

M. FISHER.—C'est là, je crois, un des arguments les plus forts en faveur de l'épreuve de la malléïne. Voici le cas d'un homme qui possède un cheval qu'il croit

être infecté. Après l'épreuve, il se trouve avoir tort. Mais il découvre que deux autres chevaux qu'il croit parfaitement sains sont malades. Si la découverte de ce cas n'avait pas été mise au jour, cet état de choses aurait pu durer des années encore, et le reste de ses chevaux y aurait passé, ainsi que les chevaux de ses voisins. Je conviens qu'au moment de l'accident il a souffert de grandes pertes, mais n'est-il pas vrai que dans la suite ce citoyen, ainsi que tous ses voisins, l'ont échappé belle par la destruction de ces deux chevaux?

Par M. Staples:

Q. Quelles précautions sont recommandées pour empêcher le mal de se propager? Ainsi, voici un cas très bien connu du docteur. Le cheval en question fut importé au Manitoba. Il fut détruit pour raison de la gourme, mais il n'avait pas réagi suffisamment pour amener la conviction qu'il était vraiment atteint de la contagion. Ce cheval avait été conduit à travers la pays dans la saison des juments, et avait logé dans les étables en compagnie d'autres étalons, buvant dans les mêmes seaux et mangeant à la même crêche. Le vétérinaire mis au courant de cette affaire fut avisé de poursuivre une investigation et d'examiner les autres étalons, ainsi que les chevaux qui avait fréquenté les mêmes écuries. Mais il ne fut tenu aucun compte de cette suggestion. Dans un cas semblable, aviseriez-vous vos subalternes de retracer le cas, dans le but d'extirper le germe de la maladie?

R. M. Staples doit se rappeler que ce ministère ne se chargea du travail du gouvernement du Manitoba, que il y a à peine quatorze mois. Depuis cette date nous avons fait au Manitoba quelque chose; et ce quelque chose est déjà considérable.

Q. Pourquoi le gouvernement du Manitoba ne vous a-t-il pas été mis en mains, en même temps que celui des autres provinces?

R. Cela a dépendu des autorités locales, et c'était à elles, comme l'a déclaré le premier, M. Roblin, de décider la question. Mais pourquoi me poser cette question qui n'est nullement de ma compétence ? Adressez-vous plutôt au ministre ici présent.

M. Staples.—Si je suis hors d'ordre, je ne vous importunerai pas davantage.

M. Fisher.—C'est là une question d'administration et de politique.
se sont déclarés?

Dr Rutherford.—Voilà pourquoi je me suis abstenu de répondre. J'allais répondre, quand je me suis rappelé la présence du ministre, et c'est à lui qu'il appartient de répondre à de pareilles questions.

Par M. Cash:

Q. Je n'ai pas été présent durant tout le temps de la séance. A-t-il été question, durant l'enquête, de l'époque à laquelle la maladie devient contagieuse chez l'animal ? Prétendez-vous que la maladie est contagieuse, ou en a-t-il été question?

R. Nous avons discerté longuement sur ce sujet.

Q. Considérez-vous la maladie contagieuse qu'après que les symptômes cliniques

LA GOURME AU MANITOBA.

R. Mon examen, je crois, explique ce point. J'allais dire à M. Staples qu'au Manitoba, entre le 1er novembre 1904 et le 31 mars 1906, nous avons abattu 871 chevaux, et que nous avons payé en indemnité de chef $68,726. J'ai été longtemps dans le Manitoba employé par le gouvernement local. J'ai commencé à agir sous le gouvernement Norquay, comme inspecteur au Manitoba, et j'ai traité un grand nombre de cas de ce genre de maladie dans mon district qui était d'une vaste étendue, à cette époque, nous abattions les chevaux alors pour lesquels rien n'était payé, aucune indemnité: Quelques corporations municipales la payaient, mais les grandes corporations de Portage de la Prairie, Nestbourne, et de Beautiful Plains ne payaient pas d'indemnité, Il en résultait que le pauvre colon en souffrait considéra-

ment. J'en ai connu quelques-uns qui ont perdu une douzaine de chevaux l'un après l'autre. Quelquefois par deux ou trois à la fois, et j'ai moi-même, connu comme inspecteur, enserclé 5 à 6 chevaux sur une seule ferme dont le propriétaire n'a pas reçu un centin de retour. Je ne prétends pas pour cela avancer que dans le court de délai notre administration au Manitoba, (12 mois à peine), que nous ayons élaboré un système parfait pour régler toute demande d'infection qui se soit présentée. Nous avons fait dans la province un travail considérable, et à l'exception d'un ou deux cas isolés, dont l'un rapporté par M. Staples il y a un instant, nous n'avons pas reçu une seule plainte du Manitoba, malgré le nombre considérable de chevaux abattus pour lesquels il a été payé compensation. De sorte que malgré que nous soyons toujours sujets à la critique, critique que j'estime, parce qu'elle nous engage à faire mieux et à améliorer notre système, il devrait cependant nous être tennu compte pour le travail consciencieux que nous avons fait au Manitoba, considérant la courte limite de temps que nous y avons exercé notre profession, dans les circonstances les plus difficiles.

M. STAPLES.—J'espère que le docteur ne s'imagine pas que j'ai la moindre intention d'insinuer que lui ou son personnel ne mérite pas aucun crédit. Pas le moins du monde. Je ne suis pas ici pour laisser croire que j'ai des plaintes à faire contre le département au sujet du traitement de la gourme.

Par M. Chisholm :

Q. Sur quel autre sujet désirez vous nous entretenir ?

R. J'ai sur mon calepin le choléra des cochons, la gale des moutons, la maladie de Pictou sur les bestiaux, maladie de coït, la gale chez les bestiaux et la tuberculose dans les troupeaux.

Par M. Staples:

Q. Avant de cesser l'interrogatoire sur la morve, j'aimerais à vous demander si, dans des formules envoyées au ministère, on a indiqué ce que l'on a découvert par l'analyse ?

R. Oh, certainement.

Q. Ce sont les inspecteurs qui les ont envoyées?

R. Certainement.

Q. Que contenaient-elles?

R. (Produisant un document.) En voici une.

Par M. Cash:

Q. Je comprends que vous dites avoir répondu à la question que je vous ai demandée?

R. Certainement, l'état que j'ai lu l'embrassait.

Q. Il y a quelques personnes ici qui prétendent ne pas avoir compris cela. Je croyais, en effet, que vous aviez peut-être touché à ce point?

R. Du lequel?

Q. Du moyen qui propage la maladie?

R. Généralement, comme je l'ai déjà dit, par l'inhalation, ou par l'infection directe ou indirecte provenant de la matière évacuée des narines, laquelle, bien que normale en apparence, est réellement porteuse d'agents infectieux.

Par M. Lewis:

Q. A quelle période la maladie est-elle premièrement infectieuse?

R. Je ne pourrais vous le dire. Je suis porté à croire qu'elle est infectieuse à presque toutes les périodes.

Q. Peut-elle se guérir chez un être humain?

R. Il y a des cas où des êtres humains ont été guéris.

Q. Y a-t-il de la différence dans la même maladie chez les animaux?

R. Bien, règle générale, c'est plus rapidement fatal chez les êtres humains que chez les animaux. Les dernières expériences sembleraient indiquer que la morve, après avoir traversé l'organisme humain, est beaucoup plus violemment infectieuse chez les êtres humains.

Q. Des êtres humains?

R. Certainement.

Q. A-t-on employé la malléine chez les êtres humains?

R. On l'a employée, mais elle n'a pas donné satisfaction dans le cas d'être humain à cause du développement des symptômes cliniques. Je pourrais dire que parfois nous avons eu le même résultat chez les chevaux. Nous avons vu fréquemment des chevaux qui ne laissaient entrevoir aucune trace des symptômes cliniques de la morve, jusqu'à l'emploi de la malléine, mais après se développaient immédiatement chez eux des évacuations nasales, des odeurs de morve, et les autres symptômes.

Q. Il y a des cas, dites-vous, où des chevaux atteints de la morve ont vécu durant trois années et ont continué à travailler durant cet intervalle.

R. Certainement.

Par M. Clarke:

Q. Je comprends que vous avez dit qu'ils se guérissent dans les premières périodes de la maladie; le sont-ils entièrement?

R. Quelques chevaux le paraissent.

Q. Ils cessent de manifester les symptômes, et vous êtes d'avis qu'ils sont guéris?

R. Bien, j'ai lu mon opinion à ce sujet. C'est un point important au sujet duquel je dois prendre beaucoup de précautions pour exprimer une opinion ; et j'ai lu cette opinion.

Q. Lorsqu'ils cessent de manifester les symptômes, vous les renvoyez?

R. Comme je l'ai dit, j'ai insisté tout spécialement sur ce point dans le témoignage que j'ai lu.

Par M. Martin (Wellington-nord):

Q. Vous a-t-on fait rapport sur la morve dans le comté de Wellington?

R. Oui, mais pas récemment.

Q. Pourrait-elle être retracée des branches de l'ouest canadien?

R. Nous sommes complètement dépourvus de preuve sur ce point?

Ayant lu en entier mon témoignage transcrit, je le déclare exact.

J. G. RUTHERFORD.

SALLE 62,
CHAMBRE DES COMMUNES,
7 mai 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation se réunit ce jour à 10.30 a.m., M. P. H. McKenzie au fauteuil.

Le docteur RUTHERFORD, directeur général vétérinaire, est rappelé et rend le témoignage suivant:

Monsieur le président, messieurs:—Vendredi dernier, nous avons eu un court résumé du travail des quatres dernières années, puis nous avons discuté la maladie appelée morve. J'ai réservé pour ce matin les maladies suivantes: la tuberculose, le choléra des porcs, la maladie du coït, la gale des moutons, les maladies des bestiaux de Pictou, et la gale des bestiaux.

Par M. Lewis:

Q. Parlez-nous de la maladie du coït.

R. Comme vous voudrez. Si le comité me le permet, je suivrai la même ligne de conduite que j'ai suivie vendredi dernier. Je lirai en premier lieu un court résumé de mes études sur la maladie, après quoi nous discuterons.

MALADIE DU COÏT.

Il est quelque peu difficile de faire un rapport détaillé sur cette maladie, sa nature est si insidieuse et ce n'est pas chose facile de la diagnostiquer lors de ses premières périodes. Elle peut exister sans être découverte pendant longtemps dans des régions où sa présence n'est nullement soupçonnée.

Comme je le dis dans mon rapport de l'année dernière, la présence de la maladie du coït au Canada a été découverte pour la première fois en mars 1904, alors que l'inspecteur Burnett, officier vétérinaire chef de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, a annoncé son existence chez un étalon et quelques juments, propriété de M. W. C. McCaugherty, résidant près de Lethbridge.

Au cours de l'enquête instituée immédiatement après cette révélation, j'ai demandé, pour éliminer tout doute sur la nature de cette maladie, au docteur Salmon, alors chef du bureau de l'industrie animale, à Washington, d'être assez bon d'envoyer un de ses inspecteurs bien au courant de la maladie du coït visiter Lethbridge avec mission d'inspecter les animaux suspects. En réponse, le docteur Salmon a envoyé sur les lieux le docteur E. T. Davison, de Rushville, Nébraska, inspecteur d'expérience, à qui on avait confié la tâche de traiter la maladie du coït au Dakota-sud et dans les autres Etats de l'Ouest. Le docteur Davison n'hésita pas à confirmer mon diagnostic de la maladie du coït, et fit aussi rapport au docteur Salmon, en date du 14 mai 1904.

L'identité de la maladie étant ainsi établie, il restait au ministère de choisir une ligne de conduite définie pour son éradication prompte et complète.

La maladie du coït, ou la dourine, est une maladie remarquable; elle a été l'objet d'étude et de recherches depuis au delà de 100 ans, et les scientifiques ne peuvent pas encore s'entendre sur sa véritable nature ou sur le meilleur moyen de la traiter.

Elle paraît en Asie et au nord de l'Afrique comme maladie indigène. Dans ces contrées, elle a une durée limitée qui, règle générale, se termine fatalement après un laps de temps qui varie de 3 mois à trois ans.

Cependant, en Europe, ainsi qu'en Amérique, ses développements sont beaucoup plus incertains et irréguliers, ce qui en même temps qu'avantageux peut-être dans des cas individuels, tend à compliquer et à rendre plus difficile la tâche de traiter efficacement cette maladie.

Vu qu'il n'y avait pas de provision, lorsque l'on a découvert l'existence de la maladie en Alberta pour payer en indemnité le propriétaire dont les chevaux auraient été abattus, j'ai cru qu'il était mieux d'établir une station de quarantaine pour détenir sous examen les animaux suspects, avec intention de détruire ceux positivement reconnus atteints de la maladie. On a, en conséquence, agi ainsi; et les animaux malades en premier lieu découverts ont été mis en quarantaine à cette station, avec ensuite un certain nombre d'autres recueillis çà et là durant l'été 1904 par des inspecteurs spécialement nommés pour cette affaire. Un petit nombre des chevaux ont été mis en quarantaine sur les terrains des propriétaires.

A la deuxième inspection des animaux suspects au commencement de l'automne, j'ai été surpris de voir que la maladie n'avait pas sérieusement progressé, même parmi quelques-uns des sujets qui paraissaient les plus atteints au printemps précédent. Anxieux d'accorder aux animaux suspects le bénéfice de tout le doute possible sur le cours de la maladie dans ce qui était pour elle dans un habitat entièrement nouveaux, j'ai résolu, au lieu d'abattre aucun des sujets, de les tenir sous observation pour une nouvelle période, et en conséquence, j'ai fait des arrangements pour continuer la quarantaine durant l'hiver.

En mai 1905, j'ai visité de nouveau Lethbridge, accompagné cette fois du docteur Burnett, officier vétérinaire chef de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; du docteur Hargrave, de Medicine-Hat; du docteur Warnock, de Pincher-Creek; du docteur Higgins, pathologiste, et aussi à plusieurs autres inspecteurs du ministère.

Après examen, j'ai trouvé que chez un grand nombre de juments mises en quarantaine, la maladie avait fait beaucoup de progrès, tandis que chez d'autres n'apparaissait qu'un petit changement dans les conditions remarquées en premier lieu, quoique le nombre de ceux nullement atteints de la maladie était très petit. Plusieurs des juments dont les symptômes étaient très apparents ont été tirées; l'examen post-mortem tenu sur chaque cas a démontré clairement qu'elles étaient indubitablement atteintes de la maladie du coït. On a agi avec prudence et fait avec beaucoup de soin l'autopsie de chaque animal pour la raison que l'abatage avait été ordonné. Environ 116 têtes ont été tirées. Cependant, un grand nombre de chevaux chez lesquels les symptômes n'étaient pas suffisamment prononcés pour me justifier en ordonant l'abatage, ont été mis en quarantaine: les uns à la station, les autres chez leurs propriétaires. En même temps, les inspecteurs Burnett, Hargrave et Warnock, tous trois ayant eu l'avantage spécial d'être mis au courant de la maladie, ont reçu le pouvoir d'ordonner l'abatage de tous sujets parfaitement reconnus malades qui auraient été soumis à leur considération.

Je dois dire à ce sujet que je ne croyais pas, et je ne crois pas encore aujourd'hui, qu'il serait prudent de permettre aux inspecteurs vétérinaires ordinaires d'ordonner l'abatage de ces animaux. M'appuyant sur mes connaissances personnels, je dis qu'il est très difficile de liagnostiquer, et que la possibilité de commettre des erreurs est tellement constamment présente que j'ai restreint le pouvoir d'ordonner l'abatage aux trois personnes plus haut nommées, et tout récemment, j'en parlerai plus tard, j'ai nommé un autre vétérinaire, ainsi aujourd'hui il n'y a que quatre inspecteurs qui ont autorité de s'occuper de cette maladie, en tant qu'il s'agit d'ordonner l'abatage.

Durant l'été, les inspecteurs plus haut nommés ont eu à s'occuper de plusieurs cas dans divers endroits au sud d'Alberta.

J'ai visité de nouveau, en septembre, la station de quarantaine, et après avoir examiné plusieurs des animaux qui s'y trouvaient. J'ai ordonné de les abattre, à l'exception de quelques-uns qui, après avoir été retenus sous observation pendant au delà de 12 mois, me paraissent en parfaite santé.

J'ai aussi alors fait une addition à la liste des officiers déjà nommés, en autorisant le docteur Gallivan, de Lethbridge d'ordonner l'abatage des animaux malades, et de traiter généralement de tous les cas qui pourraient lui être rapportés. En même temps, comme je l'ai déjà fait remarquer, considérant que les connaissances sur cette maladie par les vétérinaires, même parmi ceux qui s'en sont les plus occupés, sont loin d'être complètes, j'ai, avec l'adhésion du ministre, conclu des arrangements à l'effet d'avoir l'utilisation de la station de quarantaine à Lethbridge pour faire des expériences. Une maison et une étable ont été construites à proximité des corrals dans les limites d'un terrain de 1,800 acres clôturé, l'année dernière, et le docteur Hadwen, inspecteur à Nelson, C.-A., eune homme qui s'occupe beaucoup des recherches pathologiques, a été placé à la tête de cet établissement. On a laissé à sa disposition un certain nombre d'animaux condamnés.

Les renseignements jusqu'à présent en possession du ministère indiqueraient que la maladie se confine dans le sud d'Alberta, où elle existe, malheureusement, dans différentes localités. Parmi les nombreux cas découverts plusieurs ont été retracés sans beaucoup de difficultés chez des animaux atteints de cette maladie alors qu'ils vivaient en liberté dans les champs près de Lethbridge, où la maladie, comme je l'ai déjà dit, a été en premier lieu découverte au Canada. Comment est originée cette infection à Lethbridge, cela n'a jamais été découvert, quoique l'on puisse raisonnablement douter qu'elle soit originée d'animaux importés de quelques-uns des districts infectés des Etats de l'ouest américain. Quant aux autres cas, un est retracé parmi les chevaux venus d'Utah, un autre de l'Orégon, et le troisième parmi des juments achetées au Montana. Il n'est que juste de dire que les autorités américaines, aussi bien que celles des Etats individuels, ont fait rapports, après enquête, qu'ils n'ont pas pu trouver la maladie dans aucun des districts où les animaux suspects originaient. La preuve que nous avons néanmoins est tout à fait contraire sur ce sujet, et quand on se rappelle la nature remarquablement insidieuse de la maladie, et qu'il est indéniable qu'elle a existé plus ou moins dans les champs ouverts de plusieurs Etats de l'Ouest pendant une durée indéfinie, on arrive à la conclusion que la preuve de la maladie du coït en Alberta a pour cause les juments et les étalons infectés importés par des personnes qui, j'espère, ignorait le terrible fléau qu'elles introduisaient chez les éleveurs canadiens.

Comme je l'ai déjà indiqué, il est presqu'impossible, même pour un vétérinaire d'expérience et savant, de diagnostiquer sur la maladie du coït avec une certitude parfaite durant ses premières périodes, et quand, en outre, on se rappelle que dans des cas individuels, surtout chez les juments, l'infection demeure des années, sans montrer aucune trace visible de la maladie. Il n'est pas surprenant que parmi les nombreux milliers de chevaux importés de l'autre côté des lignes depuis le commencement d'un aussi grand nombre d'établissements, qu'il se soit glissé quelques animaux portant le germe de cette odieuse maladie.

La difficulté de diagnostic remarquée et regrettée par ceux qui sont le plus au courant sur la maladie du coït dans tous les pays où sa présence a été remarquée, est accentuée en Amérique par deux circonstances particulières et loin d'être expliquées. L'une d'elles résulte que le trypanosama rougeti, ou, comme il est quelquefois appelé, l'équiperdum, qui a été découvert dans le sang et dans d'autres fluides des animaux infectés en Asie, en Afrique et plus tard, quoique moins régulièrement, en Europe, n'a jamais été, en tant que je suis informé, découvert sur ce continent. La stabilité de cet organisme, facilement démontrée par Lingard aux Indes, et par Bufford et Schneider en Algérie, pays où l'on croit cette maladie indigène, et elle l'est probablement, a été mise en doute jusqu'à l'année dernière par de savants chercheurs européens, particulièrement par Marek, Kern et Hutra, tous trois Hongrois. Cependant, au commencement de 1905, Buffard et Schneider ont pu démontrer sa présence dans des cas en France, et à peu près au même temps Marek l'a aussi découvert, corroborant ainsi le travail de Nocard et de Laclainiche, qui auparavant avait fait reconnaître l'identité de l'organisme.

L'autre détail remarqué dans ce pays est l'apparence de douceur de l'infection dans plusieurs cas. En Asie et en Afrique, la maladie du coït ou la dourine est généralement à terme et paraît sous tous rapports suivre un cours déterminé, les symptômes durant tout le temps sont parfaitement marqués, et elle se termine toujours fatalement dans une durée de trois ans au plus.

En Amérique, d'un autre côté, la maladie est souvent beaucoup moins virulente, plusieurs cas, surtout chez les juments, sont si faiblement marqués qu'ils n'attirent pas ou point du tout l'attention; même quelques-uns paraissait se guérir. Qu'il en soit ainsi ou non, ces cas paraissaient à toute éventualité redevenir à l'état normal, et surtout s'ils deviennent non infectés. Nos expériences au Canada ont été, jusqu'à présent, trop courtes pour me permettre de former aucune opinion.

Des rapports très élaborés sur la maladie du coït dans le sud de l'Europe indique que si elle est douce au commencement, elle est généralement maligne dans la suite. Cela a aussi été remarqué, quoiqu'à un degré moindre qu'en Amérique.

Lorsqu'en considérant ces faits, nous nous rappelons que la trypnosama apparemment spécifique, constante et facilement isolée aux contrées tropicales où la maladie du coït a son habitat naturel, est excessivement difficile à découvrir en Europe, et autant qu'on a pu le constater, pas du tout en Amérique, cela donne assurément l'espérance, émise dans mon rapport de 1904, que dans notre nord et avec notre climat notamment salubre cette maladie n'est pas aussi destructive qu'on le croit actuellement.

Les expériences dont il a déjà été parlé sont faites dans l'espérance d'obtenir une connaissance plus parfaite que celle que nous avons actuellement, au sujet de ce plus haut site et d'autres causes variées se rapportant à la maladie.

Plusieurs juments de la classe douteuse plus haut mentionnée sont soumises à des examens minutieux. Des expériences d'élevage avec des étalons en santé et d'autres malades seront faites, et les divers produits seront soigneusement notés. Je me propose aussi d'enlever les ovaires à quelques-unes des juments. On a constaté que des étalons castrés dans les premières périodes de la maladie avaient parfois recouvré la santé et étaient devenus de bons chevaux de travail. Il reste à savoir si de semblables résultats bénéficiaires suivront l'opération correspondant chez la jument.

En sus de ces expériences, le docteur Higgins, ici, et le docteur Hadwen, à Lethbridge, font des études sérieuses des conditions pathologiques affectés par les animaux malades.

Pour permettre au docteur Higgins de bien travailler, j'ai fait conduire, l'automne dernier, au laboratoire biologique, trois juments infectées. L'une d'elles a succombé au mois de décembre, mais les autres, bien qu'elles fussent choisies parmi celles inspectées et déclarées malades par le docteur Davison il y a deux ans passés, sont encore en vie, l'une étant en apparence un peu plus mal, quoique l'autre ne vaille évidemment rien.

Malgré tout cela, je dis qu'il serait peu sage, en présence de l'histoire de ce fléau dans les autres pays, de cesser le moindrement nos efforts pour produire son éradication, spécialement telle qu'elle existe, n'étant jusqu'à présent connue que sur une étendue comparativement limitée.

C'est néanmoins une tâche délicate et difficile, vu le diagnostic peu certain et les pertes que cela cause à l'élevage dans les ranches de l'Ouest.

RAPPORT DES CHEVAUX ABATTUS ET DES COMPENSATIONS PAYÉES.

Les dépenses jusqu'à date en compensation pour les chevaux abattus, en même temps qu'elles sont sans doute considérables, sont une simple bagatelle en comparaison des pertes énormes supportées dans les pays où l'on n'empêche pas la maladie du coït de se répandre. Suivent les chiffres :

	Abattus.	Valeur.	Compensation.
1904-05..	292	$24,045	$16,029.94
1905-06..	120	10,210	6,806.48
Total..	412	$34,255	$22,836.22

CHEVAUX ABATTUS DEPUIS LE 1ER NOVEMBRE 1904 JUSQU'AU 31 OCTOBRE 1905.

Bureau de poste.	Irruption.	Abattus.	Suspects.
Seven-Persons..	7	8	17
Macleod..	1	1	—
High-River..	3	37	4
Spring-Point..	2	2	6
Little-Plume..	10	36	33
Medicine-Hat..	31	51	92
Gleichen..	1	1	—
Irvine..	1	1	—
Coleridge..	1	1	—
Woolchester..	3	2	4
Eagle-Butte..	4	1	6
Lethbridge..	4	1	3
Cardston..	4	34	2
Terrain de la quarantaine, Lethbridge..	—	116	—
	72	292	207

CHEVAUX ABATTUS DEPUIS LE 1ER NOVEMBRE 1905 JUSQU'AU 31 MARS 1906.

District.	Irruption.	Abattus.	Suspects.
Little-Plume..	2	7	5
Seven-Persons..	2	5	2
Cardston..	3	4	8
Medicine-Hat..	5	18	2
Taylorville..	1	15	4
Brunton..	1	2	—
Lethbridge..	3	4	15
Rush-Lake..	1	7	—
Nanton..	1	1	—
Calgary..	1	1	—
Macleod..	2	2	1
Stirling..	3	8	35
Spring-Point..	1	1	6
Millarville..	1	1	—
High-River..	3	35	3
Willow-Creek..	1	6	—
Tabor..	1	2	3
Raymond..	1	1	—
Peigan-Creek.. .. .. ../..	—	—	1
Okotoks..	—	—	6
Magrath..	—	—	19
Lineham..	—	—	2
Totaux..	33	120	112

Par M. Lewis:

Q. Sont-ils tous du Nord-Ouest?

R. Tous d'Alberta maintenant.

Par M. Derbyshire:

Q. Quels sont les symptômes?

R. J'ai récemment publié un bulletin sur ce sujet. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en parler ici. Nous serions heureux d'en fournir des copies.

Par M. Blain:

Q. La compensation payée pour cette maladie est-elle la même que pour la morve?

R. Oui.

Q. Et les règlements sont-ils les mêmes?

R. Oui, les mêmes en pratique. Comme je l'ai dit, ils sont même plus sévères, quant au pouvoir d'ordonner l'abatage.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. La maladie paraît-elle se propager?

R. Je ne crois pas qu'elle en propage, seulement il est difficile d'en découvrir la présence. Dans une région entièrement colonisée, où les chevaux sont établés ou dans des enclos et sous surveillance, surtout pendant la saison de l'élevage, la maladie est comparativement inoffensive, vu qu'elle peut être facilement découverte. Mais dans le range, il va sans dire, les étalons sont en liberté. Nous avons fait notre possible pour arrêter cet abus, mais encore malgré tout, il y a des étalons qui vivent en liberté dans cette région, il en est ainsi des poulins suffisamment âgés pour reproduire. Quant aux ponies appartenant aux sauvages, la difficulté est de leur faire comprendre l'avantage de castrer les poulins et de ne pas laisser les étalons en liberté. Ils nous donnent beaucoup de misère. Vous comprenez facilement qu'un étalon qui couvre une jument infectée devient lui-même un centre d'infection. Il couvrira dans le cours de quelques semaines, peut-être 50 au 100 autres juments, la majorité de ces dernières deviendront, elles aussi, un centre d'infection, et il en est ainsi dans la suite des étalons du voisinage. C'est comme une chaîne sans fin et il est excessivement difficile pour nous de donner des statistiques définies de l'existence de cette maladie. Nous faisons de notre mieux pour poursuivre cette œuvre, et nous avons plusieurs visiteurs de ranges ayant mission de faire cette besogne, et nous nous efforçons d'obtenir la plus grande coopération possible des éleveurs.

M. Herron.—La difficulté que présente cette maladie est qu'elle s'étend sur une grande étendue. Suivant les données du docteur, ces distances qui ne sont pas familières à plusieurs d'entre vous couvrent une étendue de peut-être 40,000 milles carrés. Il y a des chevaux dans tous les grands troupeaux, peut-être mille têtes dans chacun, et il y a plusieurs troupeaux vivant ensemble en liberté dans les ranges. Il y a des cas où 3,000 ou 4,000 chevaux vivent en liberté sur une étendue de 20 ou 30 milles peut-être. Comme le docteur vient de le dire, il y a ces jeunes étalons, ou des poulins suffisamment âgés pour reproduire, qui vivent en liberté dans les ranges. Il n'est pas toujours possible de découvrir les étalons, c'est-à-dire ceux d'un an et de deux-ans, et de là vient la difficulté de suivre la maladie. Dans cette région, les chevaux vivent en liberté, et c'est impossible de les garder sous surveillance. Ceci existe tant en été qu'en hiver, et vous pourrez facilement comprendre quelle grande perte il en résulterait pour ceux qui sont dans cette industrie, si la maladie se propageait. Je crois que les mesures prises par le ministère sont les plus effectives, seulement j'espère qu'elles seront suivies le plus strictement possible, vu que ces chevaux, juments et étalons, sont capturés pour être vendus dans ces mêmes ranges. Il peut aussi arriver que de jeunes étalons de deux à trois ans de ces ranges soient vendus et expédiés à d'autres endroits du Dominion, et la même chose peut se faire pour les juments.

Vous voyez qu'il est très difficile, même pour un inspecteur vétérinaire, de découvrir la maladie à l'époque de l'expédition des juments. Cela vous donne une idée de la difficulté qu'il y a à traiter cette maladie.

Par M. Greenway:

Q. J'aimerais à vous demander, docteur, si une inspection plus sévère aux lignes frontière que celle jusqu'à présent faite serait nécessaire. Le rapport qui vient de se faire, indique, autant qu'on peut le comprendre, que la maladie a été importée par des chevaux venant des Etats adjacents. Je m'y entends dans cette affaire. Nous avons eu beaucoup de difficulté au ministère provincial de l'agriculture au Manitoba à ce sujet, et nous avons presque toujours réussi à retracer l'origine de la maladie dans une localité particulière provenant de l'importation de chevaux du Montana. Il est très important d'adopter des moyens pour avoir une inspection plus sévère aux endroits où ces animaux sont importés.

R. En réponse à M. Greenway, je dois dire que nous avons discuté cette question assez longuement, vendredi, relativement à la morve, et que les restrictions ont été amendées et rendues plus sévères durant les deux dernières années. Parlant néanmoins en ma qualité de fonctionnaire du ministère de l'Agriculture, et en ma qualité de fonctionnaire joliment chargé de la responsabilité de l'introduction et de la propagation des maladies, je suis disposé à aller beaucoup plus loin que nous sommes allés jusqu'à présent, et je suggérerais peut-être qu'une petite aide volontaire dans cette direction par le comité soit bien à sa place.

Par M. Telfer :

Q. Ne croyez-vous pas qu'il serait absolument nécessaire pour empêcher ces étalons peu désirables de venir au Canada, d'avoir une clôture en fil de fer sur la ligne de la frontière, en autant que les restrictions que vous indiquez sont indispensables pour tenir ces animaux à distance?

R. Je dois dire, à ce sujet, que depuis mon entrée en office, j'ai rapporté la nécessité d'avoir une clôture le long de la frontière, non seulement pour les cas des étalons, mais pour celui de la gale chez les bêtes à cornes, et chez les chevaux, de la morve chez ces derniers, et les autres animaux malades, afin de faire un pointage juste de l'importance, et de nous permettre de pouvoir dire, sans aucun doute ou aucune crainte de contradiction, que nous inspectons tous les animaux importés. Il est indispensable que d'autres règlements que ceux qui existent actuellement soient faits pour une meilleure délimitation et surveillance de la ligne frontière.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. N'y a-t-il pas des clôtures construites en ces endroits? Pouvez-vous nous dire s'il n'y a pas eu des arrangements faits avec les Etats-Unis pour faire en commun de clôture sur les frontières, en d'autres mots, une clôture internationale?

R. Autant que je le sais, il n'y a pas de clôture internationale. Le long de la réserve Flat-Head, au Montana, il y a une clôture qui a été faite par le département américain des affaires des sauvages, avec laquelle le gouvernement fédéral n'a rien à faire.

Q. Je me rappelle qu'à la dernière session, on a fait allusion à un scandale relativement à de la clôture du fil de fer.

R. Je ne connais rien concernant des scandales; je parle de clôture.

Par le docteur Sproule:

Q. J'aimerais à vous demander quelle est la nature de cette maladie, est-elle vraiment vénérienne, et si oui, jusqu'où s'étendent ses effets sur la reproduction, et s'étent-elle comme plusieurs de ces autres maladies vénériennes ? Elles paraissent toutes s'éteindre avec le temps ?

R. Cette maladie appartient à cette classe particulière caractérisée par la présence de trypanosama dans le sang. Elle est de la même classe que la surra, la nagana, la maladie du sommeil en Afrique, la fièvre du Texas et la malaria chez les êtres humains, et comme j'ai tenté de l'expliquer, la question intéressante est de savoir si, oui ou non, ces germes perdent de leur vitalité dans un pays tel que le Canada, où la maladie n'est pas indigène, étant une maladie vraiment tropicale, et surtout dans un climat comme celui d'Alberta, où les conditions sont parfaites en ce qui regarde l'hygiène, l'alimentation et toutes les autres choses dont il est question au sujet des chevaux. J'ai toujours espéré que cette maladie ne serait pas aussi sévère que dans les autres pays.

Par M. Blain:

Q. A-t-elle été sévère aux Etats-Unis?

R. A certains endroits, oui. Elle a été importée par un percheron dans le comté de De Witt, Illinois, en l'année 1882. D'abord, la véritable nature de cette maladie n'a pas été reconnue, et pendant cinq ans ce cheval infecté demeura dans ces lieux, et il en fut ainsi d'autres chevaux et juments l'étant devenus. Quand le gouvernement, à la fin, a été averti de la gravité de la situation, un certain nombre d'animaux avaient été expédiés hors du district; il en est résulté que cette maladie s'est implantée de temps en temps dans différents Etats de l'union. Comme je l'ai déjà dit, dans les endroits tout à fait colonisés, où les chevaux sont sous surveillance, la maladie est comparativement facile à arrêter; mais dans les ranges américains ou canadiens, le travail a été tenté avec beaucoup de difficulté. Pour plus ample réponse au docteur Sproule, je dois dire que, tandis que le seul moyen naturel connu des savants par lequel la maladie peut se répandre est par l'accouplement, elle peut sans doute être transportée artificiellement d'un animal à un autre. Le docteur Lingard, qui pendant plusieurs années a été vétérinaire directeur du gouvernement civil des Indes, et qui est actuellement chargé par le gouvernement des Indes de toutes les recherches dans ce grand pays, dit qu'elle peut être transportée par les mouches. Cela, nous le croyons sans doute possible; il suffirait qu'une mouche allât directement d'un organe infecté se reposer sur un organe génital qui ne le serait pas. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de danger que cela arrive, parce qu'il n'y a pratiquement pas d'exemple que cette maladie ait été naturellement prise par des animaux castrés, ce qui est une preuve très forte qu'elle ne se communique que par la copulation.

Par le docteur Maclennan:

Q. Est-elle classée parmi les maladies syphilitiques chez les êtres humains, ou gonorrhée?

R. Non.

Q. Y a-t-il des cas connus dans Ontario, docteur?

R. Non

Par M. Blain:

Q. Y a-t-il quelques règlements en vigueur entre les différentes provinces au sujet de la morve et des autres maladies que vous avez mentionnées?

R. Voulez-vous parler de l'importation de chevaux d'une province dans une autre?

Q. Un cultivateur d'Ontario va acheter un cheval souffrant de la morve, au Nord-Ouest. A-t-il le droit de le conduire, sans inspection, dans Ontario?

R. Nous ne pouvons pas, en vertu de l'acte des épizooties, passer des règlements prohibant l'importation d'animaux d'une province dans une autre, excepté lorsque nous déclarons un district en quarantaine. Le ministre pourrait déclarer, en vertu de l'acte, toute une province infectée.

Q. Ne croyez-vous pas qu'il serait sage d'adopter aujourd'hui même un règlement au sujet de la gale, par exemple?

R. J'ai expliqué cela vendredi. Je crois que vous vous rappellerez que nous avons regardé la carte, et je vous ai fait remarquer la difficulté qui s'y présenterait. Le

pour 100 des animaux malades dans le sud d'Alberta est si petit que nous empêcherions, en imposant la quarantaine pour tout le district, nos concitoyens d'Alberta de vendre leurs chevaux en santé.

Q. Ne serait-il pas possible d'avoir une espèce d'inspection entre les deux provinces?

R. Nous avons cela pour la gale. Nous avons actuellement un règlement dont la juridiction embrasse en pratique toute la région où se trouve les chevaux malades de la gale, et ils ne peuvent sortir de cette région sans au préalable être inspectés.

Q. Pourquoi n'avons-nous pas un règlement semblable pour la morve?

R. Je n'ai pas de secrets pour le comité, et je vais vous dire franchement pourquoi nous n'avons pas ce règlement. Une inspection pour la morve sans la malléine est inutile. Aucun éleveur sensé, ni commerçant de chevaux ne conduirait à un inspection du ministère des animaux paraissant malades de la morve ou de la maladie du coït, et il est impossible pour nos inspecteurs de dire définitivement si, oui ou non, un cheval est malade de la morve ou de la maladie du coït. Il en résulterait que, si un cas de morve ou de la maladie du coït se trouvait parmi les animaux importés d'Alberta dans une autre province du Dominion, le ministère, par ses inspecteurs, qui aurait laissé passer comme sain et sauf un animal malade, serait dans une position tout à fait particulière. Je ne sais pas comment cette difficulté s'arrangerait.

Q. L'importation des chevaux n'est pas très grande, je suppose, entre l'Alberta et le Manitoba, n'est-ce pas?

R. Oh certainement, elle est très grande.

Q. Elle n'est certainement pas très grande entre l'Alberta et le Manitoba avec la province d'Ontario?

R. Elle n'est pas très grande, mais, malheureusement, elle se fait de temps à autre.

Q. C'est dangereux, je crois?

R. Certainement.

Q. Il me semble que des règlements pourraient être adoptés et mis en vigueur par le gouvernement, grâce auxquels on pourrait faire une inspection complète des animaux importés dans l'Est, mais venant de certaines parties de l'Ouest, lesquelles sont infectées, disons de la morve?

R. Je partage votre opinion, et l'affaire est une de celles dont s'occupe le ministère depuis longtemps. Il s'agit de savoir s'il serait possible de faire une telle inspection sans avoir recours à la malléine dans le cas de la morve, et sans retenir l'animal trop longtemps afin de faire une bonne inspection, dans le cas de la maladie du coït.

Q. Même en supposant cela dans le cas de la morve, ne serait-il pas dans l'intérêt du pays que les chevaux soient inspectés, vu l'item *compensation*, qui va devenir une dépense énorme pour le Canada?

R. C'est joliment vrai; mais alors nous nous trouvons en présence de la difficulté que je mentionnais vendredi, et à laquelle je fais encore allusion ce matin, savoir: que nous expédions actuellement, tous les ans, dans l'Ouest canadien, trente mille chevaux, dont les nouveaux colons, c'est reconnu, ont besoin actuellement et nécessairement. Pour le présent, nous ne pouvons pas imposer de restriction sur les éleveurs de chevaux de l'Alberta, et je ne crois pas qu'il soit juste d'agir ainsi, si nous ne sommes en même temps préparés à imposer les mêmes restrictions pour les chevaux expédiées des Etats-Unis le long de la frontière.

Q. Tout cela me paraît raisonnable, mais il me semble que le ministère devrait s'efforcer de pourvoir à un expert d'inspecttion très sévère et très minutieuse sur les chevaux expédiés dans l'Est et venant de districts où la maladie est répandue. Je ne dis pas qu'il serait à propos de faire seulement une inspection sévère sur les chevaux expédiés de l'Est dans l'Ouest. Je voudrais que la même restriction soit en vigueur aussi pour les chevaux d'Ontario expédiés dans l'Ouest.

R. C'est une question très importante et bien difficile. L'automne dernier, par exemple, j'ai dit cela il y a une minute, lors de l'apparition de la morve à Vancouver,

les habitants de Victoria demandèrent immédiatement l'imposition de la quarantaine contre la ville et la terre ferme, et pendant trois ou quatre jours les habitants de Vancouver demandèrent que la quarantaine fût déclarée pour Vancouver. Si nous avions protégé l'île Vancouver contre la terre ferme, tous les autres pays auraient dit: "Il nous faut nous protéger aussi", et cela aurait assujetti à la malléine tous les chevaux du Canada vendus à l'étranger.

Q. Je sais que c'est un problème difficile. Permettez-moi de vous demander quelle somme a été payée pour la morve—je veux dire en compensation pour les chevaux abattus, dans la province d'Ontario, l'année dernière ? Je la crois très petite ?

R. Du commencement, c'est-à-dire depuis le 19 septembre 1904 jusqu'au 31 mars 1906, voici les chiffres: Québec, abattus, 489 chevaux, coût, $38,957.51; Ontario, abattus, 203 chevaux, coût $16,019.14; Manitoba, abattus, 871 chevaux, coût $68,-726.61; Nord-Ouest, abattus, 1,254 chevaux, coût $81,597.62; Colombie-Britannique, abattus, 710 chevaux, coût $52,429.68; Yukon, abattus, 10 chevaux, coût $700; faisant un total de 3,537 chevaux et $254,430.56.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Ces chiffres sont-ils déjà insérés dans votre témoignage?

R. Je ne les ai pas donnés vendredi dernier, mais je vois qu'ils devraient y être insérés.

Par le docteur Maclennan:

Q. Existe-t-il encore plusieurs chevaux malades de la morve dans le pays?

R. Oui, un grand nombre.

Par M. Blain:

Q. J'étais d'opinion que la maladie existe assurément à l'état alarmant dans l'ouest canadien, comparé avec Ontario et les autres provinces de l'Est, quand vous considérez le grand nombre de chevaux qui ont été trouvés malades dans l'Est?

R. Certainement.

SYMPTÔMES CLINIQUES.

Par M. Lewis:

Q. Y a-t-il encore d'autres chiffres qui devraient faire partie de votre témoignage?

R. Je crois que ce serait une bonne idée d'insérer tous ces chiffres. Du 1er novembre 1904 au 31 mars 1906, 3,476 chevaux ont été abattus, et pour lesquels une indemnité de $253,710.56 a été payée. Je dois attirer votre attention sur un point très intéressant. Ainsi que je viens de le dire, on a abattu 3,476 chevaux, et, en sus de ce nombre, il y en avait 1,485 qui indiquaient des symptômes cliniques. Il n'a jamais été abattu, dans une période égale, un aussi grand nombre de chevaux, ainsi qu'on peut le voir en comparant ces rapports à ceux des années précédentes, que j'ai avec moi. Chacun des 1,485 cas était clairement reconnu par la clinique comme des cas de morve, indiquant clairement l'avantage de payer indemnité, de façon à faire connaître la présence de cette maladie dans différents endroits où elle n'avait jamais été vue auparavant. On a inspecté 8,897 chevaux; sur ce nombre, 3,119 ayant donné des signes de maladie, ont été abattus. Maintenant, rappelez-vous qu'en dehors des 8,897 pas un seul n'a été inspecté à moins qu'il n'ait été soupçonné atteint de la morve. Pas un seul cheval n'a été inspecté à moins qu'il y ait eu aparence de symptômes, ou à moins qu'il ait été en contact avec un animal reconnu cliniquement malade de la morve. Ainsi vous voyez : avoir inspecté 8,897 chevaux et remarqué des signes de maladie chez 3,119 seulement, et lesquels ont été détruits, est une très bonne preuve que l'on travaille avec soin et d'une manière préservative. Parmi les 3,119 chevaux ayant de nouveau indiqué des signes de maladie, 1,128 étaient des cas cliniques. La différence entre les 1,485 chevaux dont il a déjà été question et les 1,128

que je viens de mentionner s'explique de ce qu'il n'était pas nécessaire d'avoir recours à la malléine, tant les symptômes étaient évidents, pour en ordonner l'abatage. Durant cette même période, 174 chevaux ne donnèrent pas d'autres signes de maladie. Relativement à cela, je dois dire que la raison pour laquelle le nombre qui a cessé d'indiquer de nouveaux signes de maladie a été aussi petit, est qu'il ne leur fut pas donné l'avantage de cesser de manifester de nouveaux signes de la maladie. En vertu des nouveaux règlements, les chevaux sont abattus, tandis qu'auparavant ils étaient détenus pendant longtemps et pourtant un grand nombre cessaient de donner de nouveaux signes de maladie. Nous ne leur donnons plus l'avantage de manifester si, oui ou non, ils donneront de nouveaux signes de maladie.

INSPECTION DES CHEVAUX IMPORTÉS.

Par M. Blain:

Q. Y a-t-il une inspection sévère des chevaux importés des Etats-Unis?

R. Certainement.

Q. Est-ce une inspection sévère?

R. Oui. Le ministère étudie sérieusement actuellement l'adoption de mesures très rigoureuses et très radicales pour empêcher l'introduction de la maladie; mais c'est une affaire difficile et délicate à traiter.

CHEVAUX À L'ÉTAT SAUVAGE DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Votre attention a-t-elle été attirée sur le très grand nombre de chevaux à l'état sauvage vivant en liberté dans les ranches libres de la Colombie-Britannique, et qui se reproduisent rapidement, et avez-vous quelque pouvoir pour les contrôler? Je dois dire que ce sont des chevaux tout à fait inutiles.

R. Oui, je connais quelque chose au sujet de ces chevaux. C'est une affaire bien sérieuse. Il va sans dire que personne ne peut approcher assez de près ces animaux pour les inspecter, et je suis d'opinion qu'on devrait les faire disparaître.

Q. Il y a eu une législation provinciale, passée à la session dernière, se rapportant à cette affaire. Quel pouvoir a votre ministère pour agir au sujet de ces chevaux ?

R. Nous n'en avons aucun.

Q. Pas un seul?

R. A moins que l'on découvre qu'ils soient atteints de maladie.

Q. Vous ne pouvez pas les capturer?

R. Non.

Par M. Lewis:

Q. Ils ne sont d'aucune utilité?

R. Non.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Ils se multiplient rapidement aussi?

R. Oui.

Par M. Lewis:

Q. Pourquoi ne sont-ils d'aucune utilité ?

R. Parce que ce sont des chevaux qui vivent à l'état sauvage.

Q. Pourraient-ils être domptés?

R. Je crois qu'ils le pourraient, après une génération ou deux ; seulement, ce sont des chevaux qui sont nés à l'état sauvage.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Je suppose que votre ministère est en relation avec celui de la Colombie-Britannique à ce sujet?

R. Nous sommes en relation avec le ministère provincial. L'inspecteur en chef de la Colombie-Britannique est aussi à l'emploi du ministère fédéral, et les deux ministères travaillent ensemble au sujet de cette affaire. Je n'ai aucun doute que nous pourrons prendre une décision, avant longtemps, relativement à ces chevaux. Il y a beaucoup de choses devant le ministère, et ceci en est une dont on n'a pu encore s'occuper.

Par M. Herron:

Q. Quel est le système d'inspection à la frontière internationale, afin de découvrir s'il y a aucun cas de maladie du coït ou de morve, et aussi au sujet des chevaux à l'état sauvage?

R. Comme vous le savez, à Cameron, à North-Portal, à Wood-Mountain et à d'autres endroits au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, et dans la Colombie-Britannique, à Gateway, à Nelson et à Midway, nous avons bâti des ranches munis chacun des travails (*squeezers*) des mieux proportionnés.

TRAVAILS (SQUEEZERS) ET CUVES À IMMERSION.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Un *squeezer* moderne ?

R. Un *squeezer*. Lorsque vous irez dans l'Ouest, vous examinerez celui de Midway, M. Ross, et vous verrez ce que c'est. Nous avons aussi des cuves à immersion, et nos inspecteurs sont avertis de renfermer dans un *squeezer* tout cheval qui n'est pas dompté et qu'on ne peut approcher que lentement, et de l'examiner sous tous les rapports. Je ne suis pas prêt à jurer que cela a été fait dans chaque cas.

Par M. Lewis:

Q. Qu'entendez-vous par *squeezer ?*

R. C'est quelque chose de très simple que je vais vous expliquer dans un moment. C'est une manière rude de capturer; je vais vous en donner une idée. Le cheval entre dedans. Il y a deux clôtures, une ici, l'autre là, et c'est solide. Il entre dans cet enclos, et une des clôtures, l'une ou l'autre, est glissée près de lui, et il se trouve justement bien disposé pour être inspecté.

Par M. Derbyshire:

Q. Il ne peut pas remuer?

R. Il ne peut pas remuer.

Par M. Hughes (I.-P.-E.) :

Q. Les chevaux à l'état sauvage auxquels vous avez fait allusion, n'aident-ils pas à propager la maladie?

R. Si tous les troupeaux deviennent infectés, oui, sans doute.

Q. Si je vous ai bien compris, vous avez dit que les jeunes étalons qui vivent en liberté pouvaient être la cause de la propagation de cette maladie particulière ?

R. Bien, cela doit dépendre de la négligence de castrer. Nos inspecteurs sont enclins à ne pas suivre tout à fait à la lettre les règlements. Nous castrons généralement tous les poulains qui vivent libres dans les ranches.

Q. Serait-il possible de rassembler et de castrer tous les poulains que l'on pourrait découvrir ?

R. Oh oui, cela se fait ; cependant, il s'en échappe, malheureusement, de temps à autre. Relativement à la maladie du coït, les règlements qui sont actuellement en vigueur sont imprimés à la fin de ce bulletin (le bulletin est produit), et dans ces règlements on a vu à la castration des chevaux qui vivent en liberté.

Par M. Christie:

Q. Y a-t-il moyen d'arrêter les chevaux à l'état sauvage de traverser les lignes ?

R. Voulez-vous dire les chevaux de l'Ouest?

Q. Les chevaux de l'Ouest venant de l'autre côté.

R. Bien, M. Christie, la difficulté dépend de ce que nous avons beaucoup d'établissements qui se dirigent vers l'Ouest, et comme je l'ai dit, de 20,000 à 30,000 chevaux sont importés chaque année. Les colons déclarent qu'il est absolument nécessaire pour eux d'avoir des chevaux à bon marché. Quant à moi j'ai fait tout mon possible pour protéger la santé de nos chevaux ; mais le ministère de l'Agriculture n'est pas seul dans cette affaire—il y en a d'autres—et en dehors de ma division, je n'ai rien à faire avec la politique du gouvernement.

Par M. Chisholm:

Q. Voudrez-vous maintenant nous parler de la maladie du bétail de Pictou?

R. J'aimerais, avec l'indulgence du comité, lire un mémoire sur cette maladie.

MALADIE DU BÉTAIL DE PICTOU.

Je suis heureux de pouvoir faire connaître le résultat de mes études, commencées à Antigonish, en octobre 1903, sur la nature et la cause de la maladie du bétail de Pictou, études qui me permettent de recommander d'enlever cette maladie de la liste des maladies tombant sous le coup de l'acte des épizooties. C'était la politique du ministère depuis au delà de 30 ans d'ordonner l'abatage des animaux malades et de payer l'indemnité, comme aussi d'insister pour désinfecter les bâtiments où les animaux s'étaient abrités. Durant ce temps, et aussi plusieurs années auparavant, les résidants les plus intelligents de l'endroit où séjournait la maladie étaient d'opinion qu'elle n'était pas du tout contagieuse, mais que son existence dépendait des mauvaises herbes; le senecio jacobæ ou l'ambroisie, connu en certains endroits sous le nom d'herbe à fou. Il y a des preuves qui démontrent que la maladie n'est connue que depuis que les herbes en question ont été accidentellement apportés avec du ballast de l'Ecosse dans la ville de Pictou, il y a 50 ans passés. Une fois établie, la plante se répandit graduellement dans les régions environnantes, s'étendant surtout par les vents, la graine étant légère et facile à être transportée, plus du côté de l'est que du côté de l'ouest, endroit de son origine. Peu de temps après, la maladie fit son apparition, quoiqu'il s'écoulât plusieurs années avant qu'il s'élevât du soupçon qu'elle était occasionnée par l'herbe. En dernier lieu, on a remarqué comme une coïncidence particulière, qu'il n'y avait que les bestiaux qui pâturaient sur du terrain recouvert de cette herbe qui étaient malades. Comme dans les temps passés on a remarqué de nouveau que le petite présence de cette plante n'était pas suffisante pour produire la maladie, mais qu'elle ne se déclarait qu'après que ces mauvaises herbes avaient réellement infecté la pâturage et les prairies.

Vers l'année 1882, on a tenté de faire des études, et des expériences ont été entreprises afin de s'assurer si, oui ou non, il y avait quelque chose de vrai dans la croyance du peuple au sujet des rapports de la maladie avec l'herbe qui, à cette date avait été reconnue pour être un corrosif particulier et quasi spécifique du foie. Malheureusement cependant, les expériences ont été infructueuses, et rien n'a été découvert sur le sujet, avec le résultat, cependant, que la maladie du bétail de Pictou a été déclarée contagieuse et que la politique de l'abatage et de l'indemnité, dont il a déjà été parlé, a été remise en vigueur. De temps en temps depuis, le docteur William Osler, le docteur Adams, et feu le docteur Wyatt Johnston et d'autres savants pathologistes ont fait des études sur cette maladie, mais invariablement ils sont arrivés à des résultats négatifs, en tant qu'il s'agissait d'établir une théorie définie et intelligente sur la nature et les causes de cette maladie.

ANNEXE No 2

ORIGINE DE LA MALADIE DES ANIMAUX DE PICTOU.

Durant cette période, des observateurs sérieux dans le district infesté se sont convaincus très fortement que l'ambrosie seule était redevable de cet état de choses. Plusieurs d'entre eux, bien que peu encouragés, ont pris des mesures pour extirper cette plante de leur ferme, et se sont efforcés d'induire leur voisin à imiter leur exemple. Il en est résulté que leurs animaux sont restés en santé, tandis que ceux retenus sur des fermes infestées ont été malades et sont morts. Cela a surtout été remarqué lorsque, en sus d'enlever l'ambroisie des pâturages, on a pris la peine de la séparer du foin servant de nourriture durant l'hiver. On avait aussi remarqué que, dans les années où la rareté du foin obligeait d'hiverner à la paille, les animaux ainsi nourris n'étaient pas malades. D'après ce que nous avons découvert dans nos dernières expériences, il est quasi incroyable que les faits plus haut remarqués n'aient pas fait connaître parfaitement la véritable situation, laquelle aurait dû occasionner l'inauguration d'une campagne pour extirper des fermes ces mauvaises herbes dans un temps où la tâche aurait été beaucoup plus facile que maintenant.

Pendant quelques années, le docteur Gilruth, vétérinaire en chef et bactériologiste du gouvernement de la Nouvelle-Zélande, s'est occupé considérablement à étudier une espèce de cirrhose hépatique connue dans cette colonie sous le nom de maladie de Winton, et de laquelle jusqu'à 1901 et dans une localité seulement les chevaux en étaient atteints beaucoup plus que les bêtes à cornes et les moutons. Le docteur Gilruth fit des expériences et conclut finalement, sans le moindre doute, que cet état de choses dépendait entièrement de l'ambroisie. Ces expériences, bien que persuasives, ne furent pas décisives, à cause des circonstances apparemment inévitables, quoique renforcées pour une preuve corroborative de la colonie du Cap, où une semblable maladie avait été retracée par M. W. H. Chase, vétérinaire du gouvernement, comme occasionnée par une autre plante de la même espèce, *Senecio Burchelli.*

Pour des raisons déjà données et autres, telles que la différence climatérique, les conditions économiques et diététiques et le manque absolu de preuve d'identité de la maladie des animaux de Pictou avec la cirrhose hépatique des antipodes, cette décision n'aurait pas pu être acceptée avec efficacité par le ministère pour changer sa manière de voir en supposant même que cela aurait été rendu public avant l'inauguration de nos propres expériences faites à Antigonish, en 1903.

Ces dernières expériences ont été très intéressantes, et il en est résulté que ceux qui se tenaient fortement à la théorie de l'ambroisie ont été appouvés dans leur opinion.

Mon dernier rapport contient un état détaillé de ce qui a été fait durant l'année antérieure au 31 octobre 1904, ainsi que des déclarations jusqu'à cette date; mais pour éclaircir d'avantage le cas, je crois qu'il serait préférable de récapituler les points principaux avant de commencer à traiter de la période qui nous intéresse.

EXPÉRIENCES MINISTÉRIELLES À ANTIGONISH.

En octobre 1903, j'ai loué, avec la permission du ministre, pour faire des expériences, une ferme de 200 acres à Cloverville, dans le comté d'Antigonish, en la province de la Nouvelle-Ecosse. Cette terre est située, il va sans dire, dans une région infestée de l'ambroisie, et de plus, bien connue comme une des terres sur lesquelles la maladie, les années précédentes, avait fait son apparition. On a acheté 34 animaux, dont quatre avaient été élevés sur la ferme louée, et le reste d'endroits où l'ambroisie n'a pas racine. Seize têtes, y compris les quatre élevées sur la ferme louée, ont été mise dans une vieille étable, où déjà 36 animaux étaient morts de la cirrhose hépatique. Les animaux ainsi établés ont été soignés avec une nourriture importée de la province de Québec. Nous en avons nourri quatre en leur donnant libéralement du bon foin et aussi une grosse portion de grain, quatre autres la même ration de bon foin, mais une petite portion de grain, quatre autres aussi la même ration de foin que les

huit premiers, mais pas de grain, et les quatre derniers ne reçurent pour nourriture qu'une petite ration de foin.

On mit les 18 autres animaux dans une étable neuve à une grande distance des vieux bâtiments. Seize de ces derniers, divisés en groupe de quatre, furent nourris exactement comme les 16 dont il vient d'être question, à la différence seulement que le foin qu'ils eurent en nourriture avait été cultivé dans le voisinage et contenait beaucoup d'ambroisie. Les deux autres animaux qui restaient furent établés ensemble dans un compartiment séparé. Nous en avons nourri un d'ambroisie hachée et l'autre de paille d'avoine. On donna une petite portion de grain à chacun d'eux.

Les données des expériences jusqu'en octobre 1904 ont été décrites dans mon rapport d'alors, mais à cause du résultat marqué obtenu et de toutes les circonstances se rattachant à ce cas, j'ai pensé qu'il serait mieux d'en donner un état complet.

Mettant de côté les détails, je dirai que les 16 animaux abrités dans la vieille étable, supposée infestée, et nourris de foin importé, exempt assurément d'ambroisie, n'ont pas été malades pendant tout le temps qu'ont duré les expériences, une période de 23 mois, bien que aussi dans l'été 1905 la moitié des animaux ait parqué dans un pâturage infesté dans lequel 14 animaux étaient déjà morts de la cirrhose hépatique en un espace de 5 mois seulement. Plusieurs de ces animaux ont été aussi de temps à autre mis en contact avec des animaux malades afin de s'assurer si la maladie pouvait ainsi se communiquer.

Durant l'été 1905, on a inoculé à 10 de ces animaux du sang ou du fluide ascitique abdominal d'un animal tellement atteint de la maladie des animaux de Pictou que le docteur Higgins, notre pathologiste, rapporte que les lésions cirrhotiques du foie de cet animal étaient les plus endommagées qu'il eût encore examinées. Malgré cela, les 10 animaux inoculés n'éprouvèrent aucun changement, et lorsque je les ai vus la dernière fois en septembre 1905, ils étaient en excellente condition, même ceux à qui on avait donné du grain étaient d'une apparence marquée. Nous en avons abattu 13 entre le 10 octobre et le 1er septembre, sous la surveillance minutieuse du docteur Pethick et de plusieurs bouchers experts. Tous les organes étaient parfaitement sains, et la chair d'une qualité supérieure. On a aussi envoyé des spécimens de leurs différents organes au laboratoire à Ottawa, et nos pathologistes ont déclaré qu'il n'y avait aucun signe de maladie. On n'a pas abattu les trois vaches qui restaient, et selon les dernières nouvelles, elles sont en excellente condition, ont mis bas trois vigoureux veaux et donnent beaucoup de lait.

Quant aux 16 animaux mis dans une étable neuve et nourris du foin de la région contenant beaucoup d'ambroisie, 15 sont morts de la maladie des animaux de Pictou entre le 19 juillet 1904 et le 21 août 1905. Aussi, pour empêcher de douter de la cause de leur mort, des spécimens des organes internes de chacun d'eux ont été envoyés au docteur Higgins, qui vérifia le diagnostic dans chaque cas. Le 16ième a été abattu le 13 octobre 1905, et bien que paraissant à l'extérieur en parfaite santé, l'analyse pathologique des organes indiquait une faible affection du foie et la présence de divers ulcères caractéristiques sur les tissus de l'estomac.

Quant aux deux autres animaux dont il a été fait mention plus haut, l'un d'eux a été nourri d'ambroisie hachée, et l'autre de paille d'avoine. En sus, on donna à chacun d'eux une petite portion de son. Le premier est mort d'une cirrhose hépatique aiguë, le 22 juillet 1904, et le second s'est maintenu en parfaite santé durant tout le temps de l'expérience. On le tua le 24 octobre 1905, et nous avons constaté qu'il était entièrement indemne de la moindre trace de maladie.

Un veau de six mois, né sur la ferme, a été soigné quotidiennement d'un mélange d'une partie d'ambroisie avant floraison et 21 parties de bon foin, et aussi tous les jours une portion de 2 livres d'avoine fraîche. Cette expérience a été faite pour s'assurer si l'ambroisie occasionnerait la maladie à ce terme de la croissance. Ces essais commencèrent le 1er décembre 1904. Le veau succomba le 2 mai 1905, et il fut constaté à l'autopsie et à l'examen pathologique, qu'il était dans une phase avan-

cée de cirrhose du foie. Il nous fut tout à fait impossible de communiquer la maladie, soit au moyen du contact, soit au moyen d'inoculation.

Comme résultat de nos recherches, il ne reste donc plus aucun doute relativement à cette maladie; aussi ai-je déjà recommandé de la rayer immédiatement de la liste des maladies atteintes par l'acte concernant les maladies contagieuses chez les animaux.

Les essais faits par le docteur Pethick ont établi que l'emploi de la strychnine et du fer apportait quelque soulagement au début, mais qu'en somme le résultat était peu marqué. Les autorités du lieu, ainsi que les éleveurs, doivent donc s'attacher avant tout à faire disparaître la plante à laquelle la maladie de Pictou est évidemment due.

Vu l'état topographique de la région, il est presque impossible de détruire la jacobée au moyen de la culture, bien que ce moyen soit très efficace, et il en est de même pour divers endroits plus ou moins accidentés ou boisés du district.

Certains habitants sont d'avis que les moutons peuvent absorber cette plante sans en éprouver le moindre effet, tandis que d'autres soutiennent le contraire. Ces derniers prétendent que si le mouton ne succombe pas, il devient au moins impropre au commerce, car sa chair finit par prendre une teinte jaune parfaitement visible.

Il n'en est pas moins vrai que ce sont les moutons qui sont les plus utiles pour la destruction de la jacobée. Comme ce point est bien établi, j'ai résolu de faire une série d'expériences à ce sujet. J'autorisai, en conséquence, le docteur Pethick à acheter 4 moutons et de leur donner à pâturer, au cours de l'été 1905, 4 acres de terre infestées de jacobée. Jusqu'ici nous n'avons constaté aucun symptôme de maladie. Nous avons acheté d'autres moutons, de temps en temps, dans le but de découvrir si véritablement ils auraient chez eux une teinte ictérique et à quelle époque cette teinte se présente. Nous n'avons encore rien découvert d'anormal dans les tissus, jusqu'à ce jour.

Comme nous n'avons loué le terrain que pour un espace de 3 ans, j'ai résolu de poursuivre davantage nos expériences à ce sujet. Si, en effet, nous réussissons à établir que la jacobée n'exerce aucune mauvaise influence sur les moutons, il deviendra évident que c'est à eux qu'il faudra le plus efficacement et le plus profitablement recourir pour la destruction de cette plante dangereuse. La région où pousse la jacobée convient magnifiquement à l'élevage des moutons, et vu l'état du commerce actuel, ce serait alors une industrie profitable à exploiter à tous les points de vue.

Comme je l'ai déjà fait observer, le pays contient beaucoup de pâturages difficiles mais convenables toutefois à l'élevage des moutons; de plus, le sol arable est passablement épuisé par les ensemencements successifs qu'on y a fait, de sorte que le maintien sur les fermes d'un certain nombre de moutons offrirait beaucoup d'avantages. Pour toutes ces raisons, j'ai autorisé l'achat, en novembre dernier, de 40 moutons destinés à être divisés en deux groupes: l'un devant recevoir pour nourriture, au cours de l'hiver, du foin contenant de la jacobée; l'autre, du foin totalement expurgé de toute jacobée.

Nous avons aussi acheté 8 chèvres: 4 pour chaque groupe. Tous ces animaux ont parfaitement hiverné, et c'est mon intention, dès le printemps, de les subdiviser en 4 groupes, comprenant chacun 10 moutons et de 2 chèvres, et de les soumettre, les uns à des pâturages infestés, les autres à des pâturages non infestés. Cette méthode devra nous mettre en état de nous rendre absolument compte de l'effet de la jacobée, tant sur les moutons que sur les chèvres.

Peut-être faudra-t-il prolonger davantage ces expériences, mais j'espère qu'à la fin de l'année, nous serons déjà en mesure de donner des conseils utiles sur ce point.

Nous faisons simultanément d'autres essais relativement à l'actions de la jacobée sur les bestiaux. C'est ainsi que depuis le 1er novembre 1905, nous nourrissons 3 jeunes vaches avec du foin à l'état naturel, et 3 autres avec du foin soigneusement expurgé.

En janvier dernier, nous avons fait l'achat d'une jument de peu de valeur, et nous lui donnons régulièrement deux fois par jour une ration de foin contenant une forte quantité de jacobée finement hachée, alors que nous en nourrissons, en même temps, une autre avec du foin absolument pur.

Q. Quelle indemnité le gouvernement accordait-il en retour de l'abatage des animaux?

R. Je ne puis que vous indiquer le montant total qui fut payé l'an dernier. Du 1er novembre 1904 au 31 octobre 1905, il a été abattu 94 animaux évalués à $2,085, et il a été accordé en indemnité $1,390.

Q. Vous ne pouvez pas nous dire quel est le montant total qui fut payé depuis le début de la maladie.

R. Non.

Q. Dans quels comtés la maladie s'est-elle déclarée ?

R. Pictou, Antigonish et dernièrement dans l'Ile-du-Prince-Edouard.

Q. Quand s'est-elle montrée dans l'Ile-du-Prince-Edouard ?

R. Il y a 3 ans, cet été.

Q. Existe-t-il de la jacobée à cet endroit ?

R. Oui.

Q. La maladie ne se rencontre que là où cette plante existe.

R. Seulement là.

Q. Mais le contraire ne se constate pas.

R. Si la jacobée n'existe que là où il y a de la maladie ?

Q. Oui. La maladie ne se rencontre pas partout où il y a de la jacobée ?

R. La maladie n'existe pas partout où il y a de la jacobée.

Q. Non, mais elle n'existe que là où il y en a.

R. Oui.

Par M. Sproule :

Q. Vous appelez cette plante *ragweed ?*

R. Pas ragweed mais *ragwort* (jacobée).

Q. J'avais compris *ragweed ?*

R. Elle est très commune en Ecosse en Angleterre et elle porte partout un nom différent. Il est probable que c'est parce qu'elle ne pousse pas dans les prairies et que les bestiaux n'en mangent point à l'état vert, qu'elle ne détermine pas de maladie dans ces pays-là.

Par M. Chisholm :

Q. Je constate qu'en certains endroits de la Nouvelle-Ecosse il existe beaucoup de jacobée dans les pâturages, le long des routes, et qu'il n'y a aucune maladie.

R. J'ai pris des renseignements sur ce point et j'ai découvert qu'en général les habitants de ces lieux avaient la prévoyance d'enlever la jacobée du foin avant d'en nourrir leurs bestiaux.

Par M. Christie :

Q. Cette plante croit-elle sur les côteaux ou dans les bas-fonds ?

R. Elle croit partout.

Par M. Chisholm :

Q. Les chevaux semblent n'être pas affectés ?

R. Apparemment, nom. Les chevaux, comme vous le savez, ont le goût plus délicat et c'est probablement parce qu'ils l'enlèvent de leur foin qu'ils échappent à la maladie. Je pourrais ajouter ici un mot d'explication. Je me propose de publier à ce sujet un compte rendu complet comprenant non seulement mon propre rapport, mais aussi celui plus détaillé du docteur Pethick. C'est mon intention d'en faire imprimer un nombre suffisant d'exemplaires pour répondre aux demandes et en faire une distribution dans toute la région atteinte.

Q. Quels sont les symptômes de cette maladie ?

R. Les symptômes varient suivant les diverses phases de la maladie. Le rapport du docteur Pethick contient beaucoup de nouveaux renseignements. Autrefois les symptômes initiaux étaient méconnus et l'on ne constatait que ceux qui étaient le plus évident. En surveillant les animaux dès le début de la maladie, nous avons pu obtenir une foule d'indications précieuses. Je ne me crois pas suffisamment en état de vous fournir tous les renseignements voulus, car, si j'ai bien coopéré à l'étude de cette maladie, ce n'est pas moi qui ai personnellement surveillé les cas à étudier.

Par M. Clark :

Q. Les animaux atteints maigrissent-ils ?

R. Quelques-uns maigrissent, pendant que d'autres se maintiennent en bon état presque jusqu'à la mort.

Par M. Chisholm :

Q. Existe-t-il quelque forme de traitement ?

R. Je l'ai mentionné dans la communication que je vous ai lue. Le docteur Pethick a certainement obtenu quelques bons effets de l'emploi du fer et de la strychnine.

Par M. McLennan :

Q. Les symptômes sont-ils indiqués dans le rapport Pethick ?

R. Oui.

Par M. Herron :

Q. Je voudrais vous demander combien de cas de gale vous avez eus à traiter au Nord-Ouest, l'an dernier, et si vous avez réussi à supprimer cette maladie ?

R. Nous avons soumis au traitement 547,705 bestiaux ; sur ce nombre 422,805 étaient baignés pour la seconde fois.

R. Je n'ai pas encore pris de détermination à ce sujet.

Si je n'avais pas été retenu ici, j'avais l'intention d'assister à l'assemblée des membres de l'Association des Eleveurs de l'Ouest, qui doit avoir lieu jeudi prochain, afin de discuter avec eux toute la situation. Je puis vous dire, tout de même, qu'il y a deux ans, toute la région des ranches, principalement la partie sud-ouest, était atteinte de la gale et que nous avons presque réussi à détruire cette maladie au moyen des arrêtés de 1904 et de 1905. Evidemment, il en reste encore des traces, et c'est pourquoi j'ai tenu, au cours de l'hiver, un certain nombre d'employés—non des médecins vétérinaires, mais des hommes entendus—à parcourir les divers districts et à faire l'examen des bestiaux.

Le comité s'ajourna, et il est entendu que le docteur Rutherford continuera son témoignage à la prochaine séance.

Après lecture du manuscrit de mon témoignage, je le déclare exact.

J. G. RUTHERFORD.

SALLE DE COMITÉ N: 62,
CHAMBRE DES COMMUNES,
11 mai 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni aujourd'hui à 10 heures, sous la présidence de M. McKenzie, son président.

Le PRÉSIDENT.—Le docteur Rutherford est prêt à rendre son témoignage. Il a plusieurs sujets à traiter.

M. ELSON.—Comme je dois partir de bonne heure, je serais heureux de vous entendre d'abord parler de la gale des moutons.

Le docteur J. G. RUTHERFORD, directeur vétérinaire, est appelé.

Avec votre permission, monsieur le président, nous procéderons de la manière ordinaire, c'est-à-dire que je ferai d'abord la lecture de mon travail, et que je répondrai ensuite, si je le puis, aux questions qui me seront posées.

DE LA GALE DES MOUTONS.

A l'exception d'une épidemie de gale dans le sud de l'Alberta et une autre dans la Colombie-Britannique—toutes deux occasionnées par des moutons importés—et certains cas isolés dans Ontario et Québec, le Canada a à peu près été complètement exempt de cette maladie pendant ces dernières années. La plupart des cas dans Ontario nous ont été signalés par l'entremise de l'inspecteur vétérinaire chargé, depuis 1902, de l'examen des animaux qui passent par les marchés de Toronto, nous n'avons donc pas été surpris de le voir nous faire rapport, en novembre 1904, qu'il avait constaté de la gale chez un chargement de moutons provenant de Chatsworth, Ontario. Nous y avons immédiatement dépêché un inspecteur, afin de prendre les mesures nécessaires à la prévention de la maladie. Avant que ayons toutefois reçu son rapport, le chef du Bureau de l'Industrie des Animaux, à Washington, nous écrivait qu'il était arrivé à Buffalo, le 26 novembre, un chargement de moutons provenant de Thamesville, Ont., atteint de la gale. Nous n'avons pas pu déterminer exactement l'origine de la maladie, mais le fait qu'un certain nombre de cultivateurs avaient vendu leurs troupeaux en entier a été de nature à éveiller nos soupçons à leur sujet.

Le 21 décembre, le docteur Salmon nous annonça de nouveau la découverte à Buffalo de deux envois de moutons canadiens atteints de la gale. Ces envois, que l'on destinait à l'exportation en Europe, venaient de l'ouest d'Ontario, et les autorités des Etats-Unis nous avertirent qu'elles se proposaient d'exiger que les moutons canadiens destinés à l'abattoir ou à l'exportation soient à l'avenir traités de la même manière que ceux que l'on destinait à la reproduction ou à l'engraissement. Me rendant compte de la gravité de la situation, j'envoyai tous les inspecteurs dont je pus disposer, faire un examen sérieux des moutons dans les districts soupçonnés. J'écrivis en même temps au docteur Salmon pour lui demander de ne pas agir avant que j'aie pu me rendre compte des conditions. Les résultats de nos recherches nous découragèrent passablement, car il nous révélèrent que la gale existait parmi un grand nombre de troupeaux, principalement dans le comté de Middlesex, bien que nous en ayons aussi constaté dans les comtés de Lambton, Huron Kent, Wentworth, Lincoln, Perth, Grey, Frontenac, Lennox, York, Haldimand et Norfolk, dans Ontario, et dans le comté de Berthier, dans Québec. La plupart des cas avaient une même origine; la maladie

avait été répandue par les moutons que l'on s'était procurés dans un certain troupeau reproducteur.

Tous les cas qui furent découverts ont été immédiatement mis en quarantaine, et ceux qui ne présentaient pas encore de symptômes de gale, mais que nous avions raison de soupçonner, furent tenus sous observation.

Afin de confirmer davantage les pouvoirs possédés par les inspecteurs, il fut jugé à propos de modifier la loi concernant les maladies contagieuses chez les animaux. Voici les règlements que nous avons alors passés et que nous avons fait distribuer partout dans le pays:

RÈGLEMENTS RELATIFS À LA GALE DES MOUTONS.

Par arrêté du 31 mars 1905, conformément à l'acte de 1903 relatif aux maladies contagieuses des animaux, il a été stipulé ce qui suit:

1. Nul mouton atteint de la gale, ou ayant été en contact avec des moutons pris de gale, ne devra être laissé en liberté ni mis en contact avec des moutons sains.

2. Tout propriétaire de mouton pris de gale est tenu de s'adresser à l'inspecteur vétérinaire le plus rapproché, pour le traitement.

3. Tout inspecteur vétérinaire aura le pouvoir de déclarer "infecté", conformément à l' "Acte de 1903 relatif aux maladies contagieuses chez les animaux", tout endroit, steamer, bateau quelconque, wagon de chemin de fer, véhicule susceptible de transmettre la gale.

4. Tout inspecteur vétérinaire aura le pouvoir d'ordonner, pour l'inspection, le rassemblement des moutons atteints ou soupçonnés atteints de gale, et, s'il y a lieu, de les renfermer, de les isoler et de les traiter conformémnt aux instructions du directeur général vétérinaire.

5. Toutes dépenses encourues à ce sujet devront être payées par les propriétaires, et, si c'est l'inspecteur qui a dû y pourvoir, elles resteront garanties, jusqu'au parfait paiement, par les moutons eux-mêmes, sans empêcher pour cela le recouvrement de l'amende susceptible d'être imposée pour contravention à la loi concernant les maladies contagieuses.

6. Les inspecteurs sont autorisés à ordonner l'abatage—sujet à telle indemnité prévue par la loi—de tout mouton atteint ou supposé atteint de gale, et à disposer des carcasses.

7. Pour obtenir le paiement de l'indemnité indiquée ci-dessus, il faut présenter au ministre un rapport complet, l'ordre d'abatage, les certificats établissant la valeur du mouton abattu, ainsi que le nettoyage et la désinfection, le tout signé par l'inspecteur.

8. Nul mouton, ou portion quelconque du dit mouton, ne sera enlevé d'un lieu infecté sans un permis régulier de l'inspecteur.

9. Toute cour, étable, appentis, enclos, wagon, charrette, voiture, wagon de chemin de fer ou autre véhicule, tout récipient, ustensile quelconque susceptible de transmettre la gale, devra être nettoyé et désinfecté d'une manière satisfaisante, aux frais du propriétaire ou de l'occupant.

J. G. RUTHERFORD,
Surintendant-vétérinaire.

RÈGLEMENTS DESTINÉS À PRÉVENIR LE TRANSPORT DES MOUTONS ATTEINTS DE LA GALE.

Comme mesure supplémentaire destinée à prévenir le transport, pour exportation, des moutons atteints de la gale, nous avons fait émettre l'avis qui suit:

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, 27 mars 1905.

Avis est par le présent donné que, en vertu des stipulations de "l'Acte de 1903 relatif aux maladies contagieuses chez les animaux", je déclare que la gale des mou-

tons existe dans les townships de Dorchester-nord, London, McGillivray, William-est et Ekfrid, du comté de Middlesex, dans les townships de Warwick, Brook et Davon, du comté de Lambton, et dans les townships de Zone, Camden et Chatham, du comté de Kent, dans la province d'Ontario, Canada, et qu'il est défendu à qui que soit de transporter des moutons hors des dits townships sans s'être auparavant soumis aux conditions qui suivent:

1. Il sera permis d'expédier pour l'exportation des moutons des dits townships, pourvu que chaque chargement soit accompagné du certificat de l'un de nos inspecteurs réguliers, constatant que les dits moutons sont exempts de maladie et de toutes manières propres à être immédiatement abattus. La feuille de route doit elle-même spécifier que les moutons sont destinés à l'abatage immédiatement, et non à autre chose.

2. Il sera permis de transporter, pour tout autre but, à l'intérieur du Canada, des moutons hors des dits townships, pourvu que chaque envoi soit accompagné du certificat de l'un de nos inspecteurs réguliers, constatant que les dits moutons sont exempts de maladies et n'ont pas été en contact avec des animaux malades.

3. Les expéditeurs sont tenus d'avertir l'inspecteur le plus voisin, au moins 24 heures d'avance, de l'heure et du lieu de départ de l'envoi.

GEO. F. O'HALLORAN,
Sous-ministre.

Les médecins vétérinaires officiels recevaient en même temps avis de ne point accorder de certificat pour l'exportation aux Etats-Unis s'il existait quelque cas de gale dans un rayon de moins de 5 milles de distance.

TRAITEMENT DE LA GALE DES MOUTONS.

Il ne nous fut possible d'appliquer le traitement qu'à une époque assez avancée de la saison, mais dès que les jours chauds arrivèrent tous les troupeaux atteints ou simplement exposés furent régulièrement traités. Nous nous sommes servi de la même solution de chaux et de soufre avec laquelle nous avons obtenu tant de succès depuis 2 ans parmi les bestiaux de l'ouest à part une couple d'exceptions, les propriétaires comme les éleveurs de moutons, se rendant parfaitement compte que leurs propres intérêts se trouvaient en jeu, ont travaillé de concert avec nos inspecteurs.

Nous avons eu quelque difficulté à amener les autorités des Etats-Unis à admettre les moutons provenant des régions où la gale avait éclaté, mais nous avons tout de même réussi en promettant que les certificats ne servaient alors émis que par les inspecteurs spécialement chargés du traitement de cette maladie.

DISPARITION COMPLÈTE DE LA GALE DES MOUTONS.

Je suis heureux de pouvoir déclarer que, grâce aux mesures que je viens d'énumérer, la gale paraît avoir été absolument supprimée partout où elle s'était présentée. Malgré les inspections les plus soigneuses, nous n'avons pu que constater un seul cas isolé chez un petit troupeau dans le comté de Kent. Ces animaux ont immédiatement été soumis au traitement et, bien qu'ils soient encore tenus sous observation, je les crois absolument guéris aujourd'hui.

L'inspecteur du marché de Toronto nous annonça tout récemment qu'il croyait avoir entre les mains certains cas suspects.

A part ces exceptions, le Canada semble présentement débarrassé de cette maladie, ce qui est vraiment un beau résultat, si l'on tient compte de l'état où il se trouvait il y a un an. Mais avec la gale des moutons, comme avec beaucoup d'autres maladies contagieuses, la vigilance seule est la mère de la sûreté et nous n'avons pas lieu de nous glorifier trop sur ce point, puisque cette maladie à pu se propager sous les

yeux de propriétaires et d'éleveurs de moutons intelligents et, malgré la surveillance constante d'une foule de médecins vétérinaires.

Comme je l'ai déjà dit, afin de prévenir toute inspection aux Etats-Unis de la part des moutons d'Ontario, nous faisons faire l'inspection avant le départ.

Par M. Elson :

Q. D'après ce que je comprends, il n'y a plus présentement qu'un seul troupeau en quarantaine ?

R. Il y en a encore deux. Un que nous tenons sous observation, sans être toutefois atteint. Il se compose de 11 moutons seulement et il se trouve dans le comté de Kent. Comme ce sont de beaux moutons nous les tenons sous observation. Il en existe un autre troupeau près de Toronto. Il se compose de 34 moutons et ceux-ci sont livrés à l'abattoir aussi promptement que possible, car l'inspecteur qui les a mis en quarantaine n'est pas tout-à-fait certain de son diagnostic, c'est pourquoi nous avons considéré qu'il valait mieux les garder sous observation.

Par M. Herron :

Q. La gale est-elle très répondue parmi les grands troupeaux de l'Alberta ?

R. Non elle ne l'est pas maintenant. Elle là été beaucoup à un certain moment.

Q. N'existe-t-elle pas dans le Montana ?

R. Oui, de même que dans beaucoup d'autres Etats.

MESURES DESTINÉES À PRÉVENIR L'IMPOTRATION DE LA GALE DES MOUTONS.

Q. Je suppose que vous prenez des mesures pour prévenir l'introduction de la gale dans le pays ?

R. Oui, nous retenons tous les moutons pendant un espace de temps suffisant pour permettre aux inspecteurs de constater que la gale n'existe certainement pas.

..Par M. Lewis :

Q. Est-ce que cette maladie rend le mouton impropre à l'alimentation ?

R. Aucunement. Evidemment ceux qui sont gravement atteints sont très amaigris et leur chair ne convient pas beaucoup à l'alimentation, mais dans les conditions ordinaires la viande est excellente.

Q. D'où provient cette maladie ?

R. Elle est déterminée par un petit parasite, appelé acarus, qui habite l'épiderme de l'animal malade et qui se communique, très facilement. Le mouton, en se frottant sur les clôtures, les rateliers, les poteaux etc., enlève des débris de laine qui contiennent le parasite en question et dès qu'un autre mouton—

Par M. Derbyshire :

Q. Vient se frotter au même endroit......

R. Oui.

Par M. Elson :

Q. Autrefois le gouvernement américain ne voulait pas permettre à nos moutons reproducteurs de pénétrer aux Etats-Unis. Ce règlement a-t-il été changé ?

R Oui. J'ai pu arranger l'affaire au moyen de certificats constatant que les moutons avaient été préalablement baignés. Aujourd'hui nous avons un inspecteur à Bridgeburg, où passe l'immense commerce de Buffalo, ainsi qu'aux divers autres endroits d'Ontario d'où se fait l'exportation aux Etats-Unis, et chaque mouton est soumis à l'examen avant d'être expédié. Nous ne voulons pas être exposés aux embarras que nous avons eus l'hiver dernier.

Par M. Lewis :

Q. Vous me parliez tantôt de moutons livrés à la boucherie. Ces moutons sont-ils propres à la consommation ?

R. Certainement. C'est justement à cela que leur propriétaire les destinait.

M. Elson.—Qu'il me soit permis de féliciter le docteur pour avoir si bien réussi à nous débarrasser de la malheureuse maladie qui a atteint notre région, car je considère qu'il a droit à tous nos remerciements.

Le Témoin.—Je vous remercie.

Par M. Herron :

Q. Faites-vous l'inspection des moutons qui pénètrent dans la Colombie-Britannique venant de Washington ?

R. Oui, nous avons dejà rejeté des moutons à Victoria et je crois qu'il venaient de Washington.

Par M. Blain :

Q. La maladie devient-elle parfois assez grave pour qu'il soit nécessaire d'abattre les moutons ?

R. Très rarement. Cela a eu lieu quelquefois avant que j'entre en fonction et même peut-être une ou deux fois depuis sous le prétexte qu'ils sont mieux de payer un petit montant, en retour de l'abatage d'un troupeau peu nombreux, que de permettre à la maladie de demeurer en pleine activité. Le traitement est presque impossible au cours de l'hiver.

Par M. Wright (Renfew) :

Q. Lorsqu'un troupeau atteint de la gale est entièrement abattu combien de temps le propriétaire doit-il attendre avant de se procurer un nouveau troupeau ?

R. Passablement longtemps. Cela varie selon la nature des lieux. Si les moutons étaient tenus dans des hangars ou des cours, la période de transmission serait plus longue. La saison aura également une certaine influence. Le froid, par exemple, aide beaucoup à la destruction de l'acarus et de ses œufs. C'est une question difficile à résoudre exactement, car, si l'acarus ne subsiste pas au delà de 15 jours de son habitat, ses œufs conservent leur vitalité beaucoup plus longtemps. Je considère que nous pourrions fixer la limite de l'inspection à 4 ou 5 mois.

Par M. Blain :

Q. Savez-vous combien il y a de moutons dans Ontario ? Le nombre augmente-t-il ou diminue-t-il ?

R. J'ai recueilli des statistiques à ce sujet, mais je ne suis pas en mesure de vous répondre exactement.

SYMPTÔMES DE LA GALE DES MOUTONS.

Par M. Lovell :

Q. Quels symptômes les moutons atteints de la gale offrent-ils?

R. Les moutons éprouvent tout d'abord le besoin de se gratter; c'est ainsi qu'ils vont se frotter le dos sur les poteaux de clôtures, partout. A mesure que la gale se développe, il se détache de la peau des petites mèches de laine, qui donnent à la toison une coloration plus blanche.

Q. N'existe-t-il pas un autre parasite que l'on appelle l'insecte du mouton?

R. Oui. Plus tard, le mouton finit par se gratter le poitrail avec ses pattes de derrière. Si vous examinez alors, à l'aide d'une lentille ordinaire, les endroits où la laine se détache, vous constaterez une légère sécrétion provenant également de l'acarus et de la peau. Avec une lentille suffisamment puissante, il est facile, surtout si vous faites l'examen quand la température est chaude, de reconnaître l'acarus lui-même.

Par M. Finlay:

Q. Est-ce que la gale peut se transmettre aux autres espèces d'animaux?

R. Non; la Providence a arrangé cela de manière à ce que chaque maladie ne soit déterminée que par un microbe spécial chez chaque espèce d'animaux.

Par M. Lovell:

Q. J'habite Québec, et dans la région où je demeure, presque tous les cultivateurs élèvent des moutons, mais là le plus grand ennui provient des chiens. Y a-t-il quelque remède à cela?

R. C'est certainement un grand inconvénient, mais qu'il est toutefois impossible de classer parmi les maladies contagieuses.

Q. Plusieurs cultivateurs de mon pays ont dû pour cela abandonner l'élevage des moutons.

R. Je viens du sud de l'Ecosse, un endroit où l'on fait aussi l'élevage des moutons, et l'on ne s'occupe guère de la loi, là, à l'égard de ces chiens. Leur biscuit est vite fait.

CHEVAUX ET REMONTES.

M. LEWIS.—Je voudrais ramener sur le tapis un sujet que le docteur Rutherford a déjà traité devant nous; aussi je propose que le bulletin qu'il a dernièrement publié à propos de l'élevage des chevaux et des remontes pour l'armée impériale, soit inclus dans son témoignage, car il traite d'une question pleine d'intérêt pour le cultivateur.

Docteur RUTHERFORD.—C'était mon intention de reviser ce court bulletin et d'y ajouter certains commentaires dès que j'en aurais le temps. Il y a déjà 5 ou 6 ans que je l'ai écrit, et je m'engage à le publier de nouveau d'ici à 6 mois, si vous considérez, monsieur le président, qu'il n'y a aucun inconvénient à attendre.

Le PRESIDENT.—Consentez-vous, M. Lewis, à laisser l'affaire en suspens, afin de permettre au docteur Rutherford de reviser son travail et de l'insérer dans la seconde édition de son témoignage?

Cette proposition est acceptée.

M. LEWIS.—Ce bulletin forme un document complet par lui-même, mais je crois qu'il n'en existe plus un seul exemplaire. C'est pourquoi je voudrais faire faire un nouveau tirage.

Docteur RUTHERFORD.—Ne vaudrait-il pas mieux laisser le ministère libre de faire ce qu'il y aurait de mieux à cet égard?

Docteur SPROULE.—Je crois que le docteur Rutherford devrait, dans la préface de sa brochure, nous dire s'il considère que le cultivateur canadien ferait bien ou non de se préoccuper de l'élevage de ce genre de chevaux. Je me rappelle qu'il y a deux ans, le colonel Ravenhill et ceux qui l'accompagnaint n'ont acheté que 2,000 chevaux au Canada, et je considère alors que ce serait une folie pour le cultivateur du pays de se livrer à l'élevage de cette race de chevaux, s'il doit n'en vendre qu'un aussi petit nombre chaque année. Il faut entreprendre quelque chose de plus profitable. La guerre anglo-boër a provoqué une demande un peu plus considérable, sans doute, mais il importerait de connaître ce que pourrait être cette demande dans les conditions ordinaires. Il me semble que notre rapport devrait de toute nécessité contenir ce renseignement.

Docteur RUTHERFORD.—Je dois dire, monsieur le président, que j'ai eu soin, dans tout ce que j'ai publié à ce sujet, de ne pas mettre le cultivateur canadien sous l'impression qu'il ferait bien de se livrer à l'élevage des chevaux de remonte. Ce ne serait certainement pas profitable pour lui; seulement, j'ai prétendu, comme je l'ai déclaré dans mon bulletin, et comme je l'ai répété ailleurs, que puisque nous élevions annuellement tant de petits chevaux sans lignage défini, il valait mieux les élever bons que mauvais, et j'indiquais justement la manière de produire ce genre de bons petits che-

vaux. C'était là tout le but de mon travail. Je suppose que le comité me reconnaîtra assez d'esprit pour ne pas me soupçonner d'avoir conseillé aux cultivateurs canadiens, d'une manière générale, de se livrer à l'élevage des chevaux de remonte pour le service impérial. Je leur ai simplement dit: Puisque vous tenez à élever des petits chevaux, élevez-les au moins bons.

Par M. Herron :

Q. Permettez que je dise un mot car j'ai un peu d'expérience en cette matière là. Lorsque le colonel Ravenhill est venu ici, à la recherche de chevaux de remonte pour l'armée, il a parcouru tous les territoires du Nord-Ouest et du Manitoba pour en trouver un simple chargement de wagon de chemin de fer. Je n'ai pu moi-même que lui en fournir 8 sur un troupeau de 800 à 1000 chevaux. Lorsque le colonel Galdie vint plus tard, il n'obtint pas un résultat de beaucoup supérieur bien que les conditions eussent notablement changée. D'ailleurs nous pourrions obtenir ici même un prix plus élevé pour nos chevaux qui seraient acceptables pour l'armée.

Le président :

Q. Sera-t-il suffisant d'inclure tous ces divers renseignements dans la deuxième édition du témoignage du docteur Rutherford ?

R. C'est mon intention de faire imprimer une édition revisée du bulletin en question et de la faire distribuer.

LE TÉMOIN.—Si vous le permettez je traiterai maintenant de la gale des bestiaux.

LA GALE DES BESTIAUX.

Il me fait plaisir de pouvoir déclarer que la situation s'est fort améliorée relativement à cette ennuyeuse maladie qui nous harcèle plus ou moins sérieusement depuis 16 ans. Dès mon entrée en fonction, en 1902, je résolus d'assister à l'assemblée annuelle de l'association des éleveurs de l'Ouest, à Macleod. Il fut alors décidé, après discussion, de laisser le traitement de la gale entre les mains des propriétaires de bestiaux eux-mêmes, aux ententes que les inspecteurs officiels seraient appelés à appliquer le traitement aux bestiaux des propriétaires négligents ou récalcitrants. Tout parut d'abord bien fonctionner, mais l'épidémie prit une telle violence en 1903-04 qu'il devint nécessaire de recourir à des mesures plus sérieuses et plus efficaces.

TRAITEMENT OBLIGATOIRE DE LA GALE DES BESTIAUX.

Pour obtenir l'aide et le concours des propriétaires de bestiaux. Je tins une série d'assemblées, dans les endroits les plus affectés, au cours du printemps de 1904. Il fut alors décidé de soumettre tous les bestiaux, compris dans la région atteinte, à un traitement régulier et obligatoire. Un ordre fut en conséquence émis le 9 août, 1904 imposant à tous les propriétaires de la dite région l'obligation de baigner leurs bestiaux dans une solution *ad hoc,* du 1er septembre au 31 octobre. Nous faisions en même temps imprimer et distribuer un bulletin spécial contenant une foule de renseignements au sujet de la gale et de la manière de la traiter à l'aide de cuves spéciales. Nus obtînmes de magnifiques résultats. Des appareils à immersion furent construits en divers endroits, les uns par de simples propriétaires, les autres par de petits groupes de propriétaires. Au bout de 4 mois, le nombre de ces appareils, qui était d'abord de 2, avait atteint 196 et tous fonctionnaient d'une manière absolument efficace et comme preuve il suffit de mentionner que plus de 400,000 bestiaux furent soumis au traitement. La plupart des propriétaires se montrèrent tout disposés de le faire virent leurs troupeaux tenus en quarantaine jusqu'au printemps suivant, époque où il devint possible d'appliquer le traitement. Il fut bientôt possible de constater les avantages de notre nouvelle méthode, car en même temps que la gale disparaissait l'état des bestiaux eux-mêmes s'améliorait.

ANNEXE No 2

L'extrait suivant du rapport annuel de

L'ASSOCIATION DES ÉLEVEURS DE L'OUET.

unanimement adopté, lors de l'assemblée tenue le 11 mai, 1905, à Medicine-Hat, parle par lui-même :

" Lors de la dernière assemblée annuelle, la discussion a surtout roulé sur les mesures à prendre pour prévenir la propagation de la gale chez les bestiaux. Tous reconnurent la nécessité d'intervenir au plus tôt. Antérieurement à l'assemblée, le docteur Rutherford avait, au nom du gouvernement, tenu une série d'assemblées parmi les propriétaires de ranches dans le double but évidemment de les mettre au courant de la situation et de les consulter ensuite. Lors de notre dernière assemblée tous se trouvaient donc en mesure de discuter la question avec connaissance de cause. Comme vous le savez, l'association recommanda à ce moment au gouvernement d'insister sur le traitement obligatoire de tous les bestiaux et il fut en conséquence passé un règlement exigeant que les bestiaux soient tous baignés. Les propriétaires eurent donc une rude tâche à remplir. Il leur fallut construire des cuves à immersion, installer des appareils de chauffage, acheter des ingrédients, engager des employés supplémentaires et consacrer beaucoup de temps à l'organisation en général. Malgré tous les retards et les inconvénients, le traitement se fit d'une manière assez générale et il n'y eut que quelques cas isolés de résistance au règlement. Quant aux résultats atteints. Ils furent étonnants. La gale a presque complètement disparu dans les districts où le traitement a été convenablement appliqué. Les membres du comité exécutif de l'association furent tellement satisfaits du résultat que, lors d'une réunion tenue le 9 mars dernier, il prépara la résolution qui suit à l'adresse du gouvernement :

" Le comité exécutif de l'Association des Eleveurs de l'Ouest désire exprimer sa satisfaction au sujet des heureux résultats donnés, l'automne dernier, par le traitement de la gale, et approuve sincèrement les méthodes mises en jeu par le docteur Rutherford. Le comité est d'avis qu'il serait fort à propos que le même traitement obligatoire fut appliqué de nouveau par toute la région, l'an prochain.

" Il y a maintenant 196 appareils à immersion de construit, et l'application du traitement sera certainement beaucoup plus facile que l'an dernier, puisque chacun manquait alors d'expérience et devait tout acheter et expérimenter pour la première fois."

Nous avons immédiatement résolu de nous rendre à ce vœu; aussi le même règlement, auquel nous n'avions apporté d'insignifiantes modifications, fut-il émis de nouveau le 10 juillet 1905.

APPLICATION DU TRAITEMENT.

Le traitement fut apliqué de la même manière, c'est-à-dire que le territoire fut divisé en 13 districts et qu'un inspecteur, pourvu d'un nombre considérable d'aides, fut assigné à chacun d'eux pour voir à l'application rigoureux des règlements.

Tel qu'expliqué dans mon dernier rapport, nous avons de nouveau exigé l'emploi d'une solution officinale de soufre et de chaux; seul M. John Lineham a obtenu l'autorisation d'employer du pétrole brut extrait de l'un des nouveaux puits de l'Alberta. Ce monsieur était très désireux de faire l'essai du pétrole pour le traitement de la gale, car on l'emploi avec succès au Texas contre la gale et l'ixode. Il reçut donc l'autorisation d'en faire l'essai lui-même à ses risques et périls, car il est arrivé des accidents au cours des expériences faites par les autorités américaines. Afin d'obtenir nous-mêmes des renseignements exacts relativement aux résultats obtenus, nous avions chargé un inspecteur d'assister à l'application du traitement aux bestiaux de M. Lineham. Cette inspection nous apprend, par son rapport, que bien que n'ayant éprouvé aucun effet dommageable, les bestiaux ainsi traités n'ont pas tous été guéris. Cela est regrettable, car cette forme de traitement est beaucoup moins ennuyeuse et difficile à appliquer que l'autre.

Avec le pétrole Beaumont, du Texas, il suffit d'une simple application à la température ordinaire, alors qu'avec la solution de soufre et de chaux il faut recourir à une température élevé et, pour être certain du succès, renouveler l'application au bout de 10 ou 12 jours. Il est facile de se représenter combien c'est un ennui considérable d'avoir à retenir aussi longtemps les bestiaux, surtout lorsque les troupeaux sont nombreux. Pendant que je me trouvais au Texas, dernièrement, j'ai cherché à me renseigner autant que possible, et j'ai pris des mesures pour me procurer une certaine quantité de ce pétrole, afin d'en faire ici l'essai. Je prévois, cependant, que les frais de transport et de douane nous tiendront dans l'impossibilié d'en généraliser l'emploi.

HEUREUX RÉSULTATS DU TRAITEMENT DE LA GALE DES BESTIAUX.

Le règlement de 1905 fut appliqué d'une manière encore plus parfaite qu'en 1904 et donna, par conséquent, des résultats comparativement plus satisfaisants. Le traitement fut appliqué à 547,705 bestiaux, et sur ce nombre 522,805 reçurent une deuxième application. Dans un pays aussi étendu, il est facile de se représenter combien la mise en vigueur d'un tel règlement est difficile. Aussi, dans le but d'échapper à la nécessité d'y recourir encore cette année, j'ai chargé un certain nombre d'individus compétents de parcourir les divers ranches, au cours de l'hiver, afin de découvrir les cas de gale qui existent encore et d'amener les propriétaires à les isoler et à les traiter. Leurs rapports nous indiquent que, si la maladie existe encore quelque peu, les mesures que nous avons prises depuis deux ans ont produit d'excellents résultats et qu'il suffira d'un peu de prudence pour la supprimer entièrement avant longtemps.

Je suis convaincu, en face des avantages obtenus, que les propriétaires ne laisseront plus à l'avenir leurs bestiaux souffrir de la gale, maintenant surtout qu'ils sont pourvus d'appareils à immersion. Beaucoup de propriétaires, d'abord opposés au traitement, en sont devenus les plus fidèles approbateurs, car ils ont reconnu que, même lorsque les bestiaux étaient exempts de la gale, ils en éprouvaient de bons effets, à cause de la disparition des poux ou autres parasites. J'entends souvent faire cette observation maintenant : "Un bon appareil à immersion vaut mieux qu'un gros meulon de foin", et beaucoup de propriétaires m'ont dit qu'ils allaient continuer à baigner leurs bestiaux tous les ans, quand même le gouvernement ne l'exigerait pas.

FAUSSE INTERPRÉTATION DES STATISTIQUES ANGLAISES.

Je ne saurais passer à un autre sujet sans protester contre la manière déloyale avec laquelle la presse anglaise a combattu l'enlèvement de l'embargo sur les bestiaux canadiens, en cherchant, à ce sujet, de tirer parti contre nous de l'esxistence, dans un seul district, d'une simple maladie cutanée ordinairement facile à guérir. La gale psorique des bestiaux est bien connue en Angleterre, et celui qui se permet de la classer parmi les maladies susceptibles de causer de graves désordres manque, soit d'intelligence, soit d'honnêteté, comme c'est probablement ce qui est arrivé dans le cas actuel. C'est une maladie qui cède facilement au traitement et qui est maintenant bien moins tenace que la vermine dont sont atteints si souvent les bestiaux en Grande-Bretagne, principalement en Irlande. Dans les fermes ordinaires, bien réglées, la gale ne cause ni crainte ni accident : elle ne détermine chez le bétail comme chez le propriétaire intelligent qu'un peu d'ennui passager. Si, dans l'Alberta, les conditions étaient les mêmes qu'en Angleterre ou dans nos vieilles provinces, personne ne se préoccuperait beaucoup de la gale; mais, dans cette étendue libre de plusieurs centains de milles, où errent des milliers de bestiaux à demi-sauvages et ne vivant que d'herbe pendant toute la durée de l'année, il faut évidemment recourir à des mesures spéciales. Ceux qui, en Angleterre, s'opposent à l'entrée de notre bétail, ont donné les chiffres de mon dernier rapport comme représentant le nombre des bestiaux malades, alors qu'ils ne représentent, en réalité, que les bestiaux traités. En fait, il n'y

avait pas plus que 5 pour 100 des bestiaux qui étaient atteints de la gale, et nous n'avons rendu le traitement général que pour prévenir la contagion. L'on a également là-bas invoqué que le traitement avait dû être appliqué une seconde fois. Mon rapport indiquait toutefois bien clairement que cette seconde application avait aussi été faite d'une manière générale, mais les protectionnistes anglais manœuvrèrent de manière à créer l'impression que nos bestiaux étaient gravement atteints alors qu'avec leur meilleure bonne volonté ils n'auraient, cependant, pas pu trouver un seul acarus parmi tous les troupeaux en cause.

MESURES DESTINÉES À EMPÊCHER L'EXPORTATION DES BESTIAUX MALADES.

Nous prenons toutes les précautions possibles pour empêcher l'exportation des animaux le moindrement malades. Tous les bestiaux destinés à l'exportation subissent une première inspection au point de départ, dans le district même; ils sont de nouveau soigneusement examinés à Winnipeg, puis il subissent une troisième inspection de la part de nos inspecteurs experts avant d'obtenir le permis d'exportation.

Arrêté ministériel.

CANADA.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE—SANTÉ DES ANIMAUX.

Mange.

Arrêtés en date du 10 juillet 1905 et du 27 juin 1904.

Attendu que la gale est répandue parmi les bestiaux qui se trouvent dans les régions des territoires de l'Assiniboïa et de l'Alberta bornées par la frontière internationale, les montagnes rocheuses et une ligne qui peut se définir ainsi :

Cette ligne part des montagnes Rocheuses, entre les township 32 et 33, et s'étend à l'est jusqu'au chemin de fer de Calgary à Edmonton ; de là elle suit ce chemin jusqu'à ce qu'il croise la ligne qui sépare les townships 36 et 37 ; de là elle suit cette voie jusqu'à celle qui sépare les rangs 24 et 25 à l'ouest du 4e méridien principal ; de là elle suit cette ligne en allant vers le nord jusqu'à la ligne qui sépare les townships 38 et 39 ; de là vers l'est elle suit cette ligne jusqu'au 4e méridien principal ; de là elle suit ce méridien vers le sud jusqu'à la ligne qui sépare les townships 28 et 29 ; de là elle suit cette ligne en allant vers l'est jusqu'à la ligne qui sépare les rangs 7 et 8 à l'ouest du 3e méridien principal ; de là elle suit le méridien vers le sud jusqu'à la ligne qui sépare les rangs 7 et 8 à l'ouest du 3e méridien principal ; de là elle suit ce méridien vers le sud jusqu'à la ligne qui sépare les townships 10 et 11, de là elle suit cette ligne vers l'est jusqu'à la ligne qui sépare les rangs 20 et 21 à l'ouest du 2e méridien principal, et de là elle suit cette ligne vers le sud jusqu'à la frontière internationale.

Et attendu qu'il est d'un grand intérêt pour les propriétaires de bestiaux, de même que pour le commerce de bestiaux de l'ouest, que les mêmes mesures que celles de l'an dernier soient prises pour combattre cette maladie et l'empêcher de se propager en Canada.

Et attendu que, après mûre considération, il a été convenu que la période de temps la plus favorable au traitement était du 15 août au 31 octobre :

Alors, en vertu des pouvoirs conférés par la section 29, chap. II, 3 Edouard VII, "Acte concernant les épizooties", le conseil exécutif déclare infectée la région ci-dessus décrite.

Je donne donc en conséquence avis à tous ceux qui possèdent ou ont en soin des bestiaux, dans la région ci-dessus décrite, qu'ils sont tenus, au cours de cet espace de temps, de baigner ces bestiaux ou de les traiter de quelque autre manière propre à satisfaire les employés du ministère.

S'il était clairement démontré à ces dits employés que les bestiaux de certains districts ne sont pas atteints de la gale, et n'y ont pas le moindrement été exposés, ou bien qu'ils ont été convenablement traités, au cours de l'été, et tenus ensuite complètement isolés, le médecin vétérinaire en chef pourrait, sur le rapport de ces faits, relever les dits district de l'obligation de se soumettre au traitement ; cette exemption toutefois ne devra jamais s'appliquer aux bestiaux laissés libres dans les prairies ou retenus par aucune clôture.

MODE DE TRAITEMENT EXIGÉ PAR LE MINISTÈRE

Immersion pendant au moins 2 minutes dans une solution comprenant 10 livres de chaux, 24 livres de soufre et 100 gallons d'eau—le tout preparé conformément aux instructions des employés du ministère.

Avec l'approbation de l'inspecteur, les propriétaires de troupeaux de pas plus de 30 têtes pourront appliquer le traitement avec la main pourvu qu'ils emploient la preparation qui suit :

Soufre	2 livres.
Huile de goudron	8 onces.
Huile de graine de lin	1 gallon.

Dans l'un et l'autre modes de traitement, il faut que le liquide soit appliqué à une température de pas moins de 105° F. ou plus de 110°, et que l'application soit renouvelée au bout de 10 jours au moins et de 15 jours au plus.

Pour le traitement des bestiaux errants ou appartenant à des propriétaires négligents ou indociles, il ne sera pas exigé plus de 25 sous par application, pourvu qu'une somme supplémentaire d'un dollar soit exigible s'il est nécessaire de rassembler et de détenir ces bestiaux pour la deuxième application.

2. Nul bétail ne sera déplacé ni sorti de la dite région sans avoir été examiné par un inspecteur vétérinaire du ministère et déclaré exempt de la contagion. Si la chose est jugée à propos toutefois par l'inspecteur, ce bétail peut être détenu, immergé, arrosé ou traité de quelque autre manière propre à satisfaire le ministère.

3. Aucune compagnie de chemin de fer n'acceptera ni ne chargera des bestiaux à aucun endroit en dedans de la dite région, à moins que ce chargement ne soit accompagné du certificat d'un inspecteur comme susdit.

4. Quel que soit l'endroit où sont déchargés des bestiaux originaires de la dite région, ils devront être mis dans des enclos spéciaux, et ces enclos seront nettoyés et désinfectés aussitôt après avoir été occupés par ces bestiaux.

5. Tous les wagons et autres véhicules, et les chutes, allées, parcs, enclos et corrals employés durant le transport de ces bestiaux, et aux endroits de leur destination, seront nettoyés et désinfectés à la satisfaction d'un inspecteur.

6. Tous les envois et connaissements qui accompagnent des chargements de bestiaux originaires de la dite région porteront à leur face, lisiblement écrit ou timbré, un avis que les dits wagons doivent être nettoyés et désinfectés aussitôt après avoir été déchargés.

Les bestiaux atteints de la gale, ou qui ont été exposés à la contagion, pourront, en se conformant aux stipulations qui suivent, être transportés, d'un endroit à l'autre à l'intérieur de la dite région, lorsqu'il seront destinés à être immédiatement abattus :

(1) Ils ne doivent être conduits dans les wagons que par des cours et des passerelles spécialement consacrées à ce genre d'envois ; ils ne doivent pas venir en contact avec aucun autre animal ; ils se seront expédiés directement jusqu'aux abattoirs pourvus de cours à bestiaux et de passerelles privées ; ils ne doivent être descendus à aucun endroit quelconque le long de la route, et ils ne doivent jamais, pour aucun prétexte, être transportés vivants hors des terrains de l'abattoir.

(2) Tous les wagons servant au transport des bestiaux devront être nettoyés et désinfectés convenablement sitôt le déchargement terminé.

8. Le passage des bestiaux à travers la dite région est permis par le présent, sujet aux règlement suivants :—

(1) Les bestiaux traversant par rail la dite région d'une partie du Canada à une autre seront, aux endroits où il est nécessaire de les débarquer, placés dans les endroits réservés à leur usage exclusif, et il ne sera pas permis de les laisser venir en contact avec des bestiaux qui sont originaires de la dite région.

(2) Les bestiaux importés des Etats-Unis dans la dite région et destinés à des endroits du Canada en dehors de la dite région, en se conformant aux règlements des quarantaines, et aux dispositions de l'article immédiatement suivant, pourront, sans délai inutile, traverser la dite région directement à leur destination sans autres restrictions.

7. Tout inspecteur-vétérinaire ou autre personne dûment autorisée aura plein pouvoir d'ordonner que des animaux infectés ou soupçonnés d'être atteints de la gale soient rassemblés pour être inspectés, et si la chose est nécessaire soient détenus, isolés, ou traités conformément aux instructions de l'inspecteur-vétérinaire chef.

8. Les frais résultant de ce rassemblement, isolation et traitement seront supportés par les propriétaires des animaux, et s'ils sont avancés par l'inspecteur ou autre personne autorisée, ces frais constitueront une charge sur les dits animaux.

9. Si ces frais ne sont pas remboursés au bout de 20 jours, l'inspecteur, ou tout autre personne dûment autorisée, après avoir donné un avis par écrit au propriétaire, pourra faire vendre à l'enchère les dits animaux. Si le propriétaire est connu, l'avis peut lui être remis en personne ou expédié par la poste à l'adresse de son dernier domicile. Si le propriétaire est inconnu, l'avis doit être publié, une fois, dans un journal imprimé ou répandu dans le district où les dits animaux sont détenus. Une fois les frais occasionnés pour le rassemblement, l'isolation, le traitement, l'avis et la vente payées, le surplus du produit, s'il y en a, sera remis au propriétaire. Si ce surplus n'est pas réclamé il doit être remis au ministère, et si au bout de douze mois, aucune réclamation nouvelle n'est faite il sera porté au crédit du receveur général.

Et attendu que la nature de la maladie et les conditions dans lesquelles se trouvent les bestiaux dans cette région exigent que le traitement soit général et autant que possible, simultané, et qu'il ne doit pas être appliqué seulement aux bestiaux atteints, mais, si l'on veut que ce traitement réussisse, à tous ceux qui, directement ou indirectement, ont été exposés à la gale ;

Pour le traitement de tout bétail errant ou appartenant à quelque propriétaire négligent ou récalcitrant, il ne sera pas exigé plus de 25 sous par application, mais s'il faut opérer le rassemblement de ces bestiaux et les retenir pour la deuxième application, il sera alors permis d'exiger un dollar de plus par tête.

Le ministère entend n'assumer aucune responsabilité relativement à tout accident ou dommage pouvant survenir à propos de l'application du traitement.

Toutes les personnes engagées dans l'élevage, le trafic, le commerce ou l'expédition des bestiaux, et toutes les compagnies de transport, sont priées de coopérer avec ce ministère pour mettre le présent arrêté en vigueur.

Toute épidémie qui se déclarerait en dehors de la région mentionnés plus haut, serait traitée conformément à l'arrêté du 27 juin 1904.

J. G. RUTHERFORD,
Médecin vétérinaire en chef.

Division de la Santé des Animaux,
Ministère de l'agriculture,
Ottawa, 11 juillet 1905.

PAR M HERRON.—Vous n'ignorez pas, je suppose. qu'il existe encore beaucoup de désaccord sur cette question, et qu'un grand nombre de personnes sont opposées au traitement obligatoire. Il y a des endroits où la gale ne se rencontre pas du tout et il est alors facile à comprendre combien il est pénible pour un homme qui possède

200 ou 300 bestiaux, dont pas un n'est sorti de son champ et qui ne présente aucun symptôme de gale, de s'imposer l'ennui et les dépenses que sauve l'application du traitement. C'est pourtant ce qui est arrivé par chez moi à propos du traitement au pétrôle maintenant, je dois dire que j'en ai fait l'essai moi-même et qu'il réussit aussi bien que la solution de chaux et de soufre. Au sujet de l'emploi de cette solution, j'ai entendu dire qu'il existait un individu, à Macleod, qui possédait un troupeau de bœufs que l'on avait si souvent baignés que dès qu'ils apercevaient leur propriétaire, une chaudière à la main, ils se couchaient immédiatement pour recevoir le traitement. Cela prouverait que la guérison n'est pas si constante que ça. Mais quant au traitement obligatoire, beaucoup de propriétaires y sont opposés.

Docteur Rutherford.—Je ne désire nullement contester ce que M. Herron vient de nous dire, car chaque fois que nous avons rendu le traitement obligatoire, nous avons été inondés par les protestations, aussi nous proposons-nous de ne pas l'appliquer, cette année, si cela est possible. Sans vouloir contredire aucunement M. Herron, je dois ajouter cependant qu'il ne doit exister que bien peu de cas semblables à celui qu'il cite, c'est-à-dire celui d'un propriétaire dont les bestiaux auraient été tenus isolés et auraient été exempts de la gale et qu'il aurait été quand même forcé de baigner, car le règlement contient un article spécial concernant ces cas et qui se lit comme suit : "S'il était clairement démontré à ces dits employés que les bestiaux de certains districts ne sont pas atteints de la gale et n'y ont pas le moindrement été exposés, ou qu'ils ont été convenablement traités au cours de l'été et tenus ensuite complètement isolés, le médecin vétérinaire en chef pourrait, sur le rapport de ces faits, relever les dits districts de l'obligation de se soumettre au traitement, cette exemption toutefois ne devra jamais s'appliquer aux bestiaux laissés libres dans la prairie ou retenus par aucune clôture".

Maintenant chaque fois que nous avons rendu le traitement obligatoire il nous est arrivé une foule de demandes d'exemption appuyées le plus souvent sur de faux prétextes. Une clôture ordinaire en fil de fer ne peut certainement pas protéger contre la contagion, car elle n'empêchera pas le contact des bestiaux entre eux. De plus les clôtures se brisent et laissent les bestiaux passer d'un champ à l'autre et il est impossible dans de telles conditions d'affirmer que les bestiaux n'ont pas été en contact. Maintenant la grande difficulté est que la gale n'annonce généralement par sa présence au cours de l'été, ni même au mois d'août, de septembre et octobre, c'est-à-dire à l'époque de l'application du traitement. Il n'existe actuellement que peu de cas de gale, mais, comme M. Herron le sait, si les bestiaux ne sont pas traités avant l'hiver la maladie se déclarera en janvier, février ou mars, c'est-à-dire justement à l'époque où ils ont besoin de toute leur graisse et nous serons exposés aux mêmes déconvenues que celles que nous avons traversées dans l'hiver 1903-04.

Je sais sans doute, comme Mr Herron doit le supposer, que les mesures coercitives ne sont jamais populaires. L'on ne se rend jamais populaire, surtout auprès des hommes de l'ouest en donnant des ordres. Pour se soumettre, il faut qu'il le désirent d'eux-mêmes. Il nous a fallu exercer beaucoup de diplomatie pour obtenir simplement ce que nous avons obtenu. Je n'éprouve aucune jactance pour les résultats que nous avons atteints dans l'ouest, mais je me réjouis d'avoir au moins coopéré à y supprimer la gale.

VALEUR DES BESTIAUX D'EXPORTATION DU NORD-OUEST.

Nous ne sommes pas sans doute entièrement débarrassés, mais il ne faut pas oublier que si nous ne faisons pas disparaître la gale des bestiaux du pays, nous nous exposons à perdre notre commerce d'exportation lequel représente 150,000 à 200,000 bestiaux par année. Sur ce nombre, l'ouest en a fourni 52,000 l'an dernier, 30,000 l'année précédente, et 32,000 ou 33,000 il y a 3 ans. Il n'y a pas un seul instant à perdre, ni même à risquer de perdre ce commerce à cause de la gale. Cela signifie donc que la population de l'ouest doit adopter un traitement énergique, si

elle ne veut pas être exclue du marché et condamnée à consommer tout son bétail, ce qui serait une rude entreprise, n'est-ce pas. Nous avons donc fait ce que nous devions faire et je vous assure que cela n'était pas amusant. Dès la mise en vigueur du traitement obligatoire, j'ai été assiégé de lettres de protestation de toutes sortes de la part des petits et mêmes des grands propriétaires de l'Ouest. Nous avons obtenu l'approbation de l'Association des Eleveurs de l'Ouest, ainsi que celle de presque toutes les autres associations de la région. Ce n'était pas une tâche agréable à remplir, mais nous avons agi pour le mieux.

Par M. Kennedy:

Q. Avez-vous déjà expliqué aux membres du comité le procédé d'immersion que vous exigez? Je ne le comprends pas très bien. Je comprends que l'on puisse baigner les moutons, mais les bestiaux...

R. J'ai entre les mains une photographie qui vous expliquera tout le mécanisme, beaucoup plus promptement que je ne saurais le faire. Permettez-moi de vous la passer.

M. HERRON.—Il doit falloir au ministère tout un personnel d'employés pour appliquer ce traitement et prendre les mesures nécessaires à la suppression de la maladie. Il me semble qu'il suffirait de quelques médecins vétérinaires, assistés de quelques aides compétents, pour faire l'examen des cas ou des lieux suspects, pour surveiller les rassemblements des troupeaux, etc. et agir alors en conséquence. La population de l'Ouest est généralement d'avis que ce système suffirait maintenant. Selon que le dit le docteur, il est important pour l'Ouest, comme pour le reste du Canada, que la gale soit combattu et que les éleveurs de l'Ouest n'exposent pas le pays à perdre son commerce d'exportation de bestiaux.

Le docteur RUTHERFORD.—En réponse à M. Herron, je dois dire que je me proposais d'assister à la réunion, tenue à Macleod, de l'Association des Eleveurs de l'Ouest, mais que j'en ai été empêché. J'ai toutefois demandé au secrétaire de l'Association d'adopter à cette occasion telles résolutions qui seraient propres à me guider ou au moins m'aider dans mes futures démarches. Comme M. Herron le sait, c'est une question qui ne se règle pas d'emblée. C'est une démarche importante que de soumettre la population aux dépenses et aux ennuis du traitement obligatoire et, dans ma position, je dois me montrer très prudent avant de prendre une détermination aussi sérieuse. J'ignore encore quelle attitude je dois prendre, mais je sais, en tous cas, que j'aurai en vue les meilleurs intérêts de la population.

M. Martin (Wellington):

Q. Quel est le coût du traitement par tête de bétail?

R. Il varie beaucoup. Quelques-uns prétendent que l'application du traitement peut se faire pour 2 sous par tête. Nous avons adopté un tarif, au cours des assemblées qui ont eu lieu, pour l'immersion des bestiaux égarés ou appartenant à des propriétaires récalcitrants ou dépourvus de cuves d'immersion. Le propriétaire d'une cuve peut exiger 25 sous par immersion, soit 50 sous en tout, mais s'il est obligé de détenir les bestiaux pour la deuxième immersion, il peut exiger un dollar en sus. A ce propos, laissez-moi vous raconter un incident. J'ai un ami que l'application obligatoire a mis en état de rentrer en possession de 24 jeunes taureaux de 4 ans qu'il n'avait pas revus depuis leur naissance. Comme ces taureaux étaient rendus à une distance considérable de chez lui, ils furent soumis au traitement comme bestiaux errants, et on lui réclama $1.50 pour chaque tête. Sur réception du compte, il se mit en colère, imaginant qu'il y avait eu erreur et se proposant de déclarer que les bestiaux ne lui appartenaient pas. Quelle ne fut sa surprise, à son arrivée, de se trouver en présence de 24 jeunes taureaux de 4 ans. Il fut tout heureux, comme l'on peut se le représenter, de rentrer en possession de ses bestiaux au coût d'un dollar et demi chaque. Cela peut vous démontrer comment les choses se passent parfois dans cette région.

Par le président:

Q. Existe-t-il de la gale parmi les bestiauax du Manitoba ou de la Saskatchewan? Ce serait très important de le savoir, car les cultivateurs d'Ontario commençent à s'approvisionner d'animaux reproducteurs à cet endroit.

R. Il n'en existe pas en réalité au Manitoba, car nous n'en avons constaté qu'une couple de petites irruptions. Il n'en existe pas, non plus, dans le nord de la Saskatchewan et de l'Alberta. Il y en a passablement dans le sud de l'Alberta, mais seulement chez les bestiaux des prairies. Dans les districts où la population est dense, les bestiaux sont généralement indemnes. Les seuls cas que nous ayons constaté dans Ontario provenaient du Nord-Ouest, et tout particulièrement de la région infectée.

Par M. Martin (Wellington):

Q. Les appareils à immersion sont-ils construits par le gouvernement?

R. Non, ils le sont par les propriétaires eux-mêmes, soit isolément, soit constitués en société. Le gouvernement possède des cuves à immersion à ses divers postes de quarantaine le long des frontières.

Par le président:

Q. S'il ne reste rien à ajouter à ce sujet, le docteur pourrait probablement passer à une autre question. Vous voulez traiter du choléra des porcs, n'est-ce pas?

R. Ou de la tuberculose.

Le PRÉSIDENT.—Quel sujet le comité préfère-t-il?

QUELQUES MEMBRES DU COMITÉ.—La tuberculose.

Le TÉMOIN.—Très bien; je vais traiter en premier lieu de la tuberculose.

DE LA TUBERCULOSE.

Nous n'avons pas adopté de nouvelles mesures à ce sujet. Tout bétail importé des Etats-Unis en vue de la reproduction ou de de l'industrie du lait est mis en quarantaine et soumis à l'épreuve, s'il n'est pas accompagné d'un certificat satisfaisant d'épreuve signé par un employé du Bureau de l'Industrie des Animaux des Etats-Unis. Nous procédons de la même manière pour les bestiaux venant du Mexique. Tous ceux qui viennent d'ailleurs sont soumis à l'épreuve en quarantaine. Les troupeaux dont nous sommes chargés à nos fermes expérimentales sont aussi soumis à l'épreuve aux frais de l'Etat. Ce sont les seuls cas où nous appliquons la tuberculine d'une manière officielle, bien que nous en fassions gratuitement la distribution à ceux qui désirent faire l'essai de leurs bestiaux, à condition qu'ils fassent rapport au ministère sur des blancs spéciaux.

Il est facile de se rendre compte que beaucoup de particuliers profitent de cet avantage, puisque, au cours des 17 mois qui ont précédé mon dernier rapport, le laboratoire de biologie a distribué 7,721 doses de tuberculine.

Il est assez juste de dire que la politique présentement suivie par le ministère à propos de la tuberculine est plus apathique qu'elle ne devrait être. J'aimerai bien sincèrement que si j'ai adopté cette méthode d'inertie apparente, c'est parce qu'il ne s'est fait jusqu'ici aucune nouvelle découverte importante et qu'il valait mieux, à mon sens, attendre les résultats des nombreuses recherches scientifiques qui se poursuivent partout, plutôt que de s'aventurer à adopter une politique qu'il faudrait peut-être bientôt abandonner, après avoir causé des ennuis et les dépenses de toutes sortes.

C'est ce qui est, par exemple, arrivé avec la tuberculine. Après en avoir fait l'emploi pendant quelque temps et agacé plus ou moins le public, il a fallu l'abandonner. Pendant plusieurs années, on a cru qu'il suffisait de soumettre un troupeau à l'épreuve de détruire les bestiaux qui donnaient alors la réaction et de désinfecter les lieux, pour supprimer la maladie et débarrasser entièrement le propriétaire de tout ennui de ce côté. Mais, comme je l'ai déjà soutenu, cette théorie est complètement

erronée. De nombreuses expériences nous ont démontré qu'il peut s'écouler de 8 à 50 jours après l'infection avant que l'on puisse obtenir la réaction. Il est alors évident que ce n'est qu'après des épreuves répétées qu'un troupeau peut être considéré indemne. Prenons, par exemple, un troupeau de 100 bestiaux, et supposons que 25 donnent la réaction; il devrait donc alors en rester 75 parfaitement sains, mais ce n'est pas ce qui arrive, car, ceux-ci ont eu le temps de se contaminer et, à une seconde épreuve faite au bout de 3 mois, nous constaterons de nouveaux cas de tuberculose parmi eux, disons 10. Si aux 65 bestiaux qui restent, nous appliquons encore la tuberculine quelques mois plus tard, nous découvrirons probablement de nouveaux cas, et ce ne sera ainsi qu'après plusieurs épreuves successives que le troupeau pourra être déclaré indemne. Il faudrait procéder de la même manière vis-à-vis les bestiaux nouvellement achetés, car l'application de l'épreuve au moment de l'achat, tout en étant une bonne garantie, n'est pas toutefois infaillible. Aussi faut-il tenir les nouveaux bestiaux sous observation, s'ils proviennent d'un troupeau infecté, et les soumettre à une nouvelle épreuve 3 mois après l'achat, afin de prévenir toute infraction. Il est donc important de tenir les nouveaux bestiaux isolés pendant toute la période d'incubation. Personne plus que moi n'est convaincu du mérite de la tuberculine, mais il faut y recourir avec intelligence et ne pas être dupe des ruses que beaucoup de propriétaires emploient pour empêcher la réaction.

Le moyen auquel ils recouraient autrefois, et qui consistait à faire une inspection préventive avant l'épreuve, était ennuyeux et souvent dispendieux. D'ailleurs, la découverte faite par le Professeur Vallé, d'Alfort, permet de constater quand même la réaction, pourvu que l'on commence à prendre la température deux heures après l'inspection. Aussi les vendeurs ont-ils remplacé ce moyen par l'administration, au moment de l'inspection, des antipyretiques dérivés du goudron, pour prévenir l'élévation de la température; c'est un procédé beaucoup plus malin. Un inspecteur adroit et d'expérience ne s'y laissera sans doute pas prendre, mais celui qui ne comptera que son thermomètre, sans se préoccuper en sus des symptômes cliniques qui accompagnent l'épreuve, est exposé à tomber dans le panneau.

Tout en ayant profondément confiance à l'emploi de la tuberculine comme moyen de diagnostic, je considère que pour tous ces motifs il vaut mieux attendre que nous soyons convaincus d'obtenir des résultat certains avant d'adopter une ligne de conduite définitive. Il importe, en attendant, de faire tous nos efforts pour amener les propriétaires de bestiaux à prendre les moyens les plus efficaces de combattre la tuberculose.

Le système Bang, tel qu'appliqué par le sénateur Edwards et plusieurs autres grands élévateurs, devrait être adopté d'une manière plus générale.

LE VRAI MOYEN DE SUPPRIMER LA TUBERCULOSE.

Il y a pourtant à la portée de tout le monde un mode de traitement des plus efficaces et des moins dispendieux contre la tuberculose. Il est d'application beaucoup plus facile que la tuberculine et vaut infiniment mieux, c'est l'air pur. S'il est un point sur lequel les médecins vétérinaires du jour sont en retard, c'est en n'insistant pas constamment et à tout propos sur la nécessité de la ventilation parfaite des étables. Constatant les merveilleux résultats que les médecins obtiennent aujourd'hui au moyen du traitement au grand air, il est vraiment pénible que nous laissions chaque année la tuberculose envahir des milliers de bestiaux de prix à cause de l'état insalubre des étables. Il ne manque pas de preuves à cette assertion. C'est presque toujours dans les pays du nord, là où les bestiaux sont tenus renfermés et privés de ventilation, que nous constatons l'existence de la tuberculose bovine. Par contre, dans les climats tempérés, là où les bestiaux sont libres de respirer l'air pur à volonté—comme les Herefords en Angleterre, par exemple—il est rare de trouver de la tuberculose parmi eux. Dans les ranches, cette maladie, à moins d'avoir été introduite par quelque bétail infecté ailleurs, lequel sera même dans ce cas plutôt susceptible de

guérir que de succomber, cette maladie dis-je, est inconnue En résumé, les éleveurs réussissent, par le manque de ventilation convenable, à disséminer plus rapidement la tuberculose que nous ne saurions jamais la combattre à l'aide de la tuberculine et de l'abatage.

Tout en entretenant cette opinion, je ne manque pas de suivre de près les travaux accomplis par Von Behring, McFadyean, Thomassen, Marmoreck et autres en Europe, et Pearson, en Pennsylvanie, pour la découverte de quelque méthode plus effective de traitement. Malgré tous les rapports contraires à ce sujet, je considère que leurs recherches n'ont jusqu'ici rien accompli de nature à nous justifier de changer de ligne de conduite.

Cela ne m'empêche pas de poursuivre, avec l'approbation du ministre, une couple de séries d'expériences qui devront, à mon avis, avoir une portée considérable vis-à-vis les propriétaires de bestiaux.

ESSAI DE VENTILATION.

Le premier essai de ventilation que nous faisons est conduit par M. J. H. Grisdale, l'agriculteur de la station agronomique centrale. Il consiste à tenir un certain nombre de bestiaux renfermés de manière à les laisser respirer continuellement de l'air pur, tout en les protégeant contre les courants d'air. Le but de cette expérience est de déterminer si vraiment, selon que le prétendent les laitiers et les éleveurs, les bestiaux donnent plus de lait et engraissent plus rapidement sous une haute température, ou s'il vaut mieux atténuer l'élévation de la température au moyen de la ventilation. Le dernier hiver a été si doux que l'essai que nous avons fait n'a pas donné de résultats bien visibles; comme cet essai n'entraine toutefois aucune dépense, j'espère pouvoir le continuer pendant plusieurs années, car le résultat offrira une importance considérable pour les laitiers et les éleveurs du nord.

DU GRAND AIR COMME MOYEN DE TRAITEMENT.

La seconde expérience que nous faisons consiste dans l'application du traitement au grand air, à un certain nombre de bestiaux tuberculeux, afin de pouvoir découvrir s'il est possible de les guérir ou mieux de les protéger contre l'aggravation des symptômes. Comme il y eut beaucoup de bestiaux sur la station agronomique de Nappan, Nouvelle-Ecosse, qui donnèrent la réaction, en octobre dernier, nous nous en sommes servis comme de sujets d'expérimentation. Je ne voulus point manquer une aussi bonne occasion de me procurer ainsi des sujets à peu de frais et avec l'approbation du ministre, je les fis transférer à la division de l'agriculteur. Tous ceux qui menaçaient de succomber furent abattus, et nous en avons réservé 40 pour l'essai du traitement. Sur ces 40, 28 donnèrent la réaction et les 12 autres parurent indemnes. Depuis nous les avons tenus ensemble afin de nous rendre compte si la contamination pouvait avoir lieu à l'air libre. Ils ont passé l'hiver dans une cour sans paraître éprouver d'inconvenient, il n'en est mort qu'un seul, à la suite de l'enlèvement des cornes, opération jugée nécessaire pour éviter les accidents.

J'ai l'intention, dès que je me serai procuré un local convenable, d'amener tous ces bestiaux à Ottawa; cela nous permettra de les observer d'une manière beaucoup plus parfaite.

Les meilleures autorités du jour en matières médicales nous recommandent avec raison de nous raprocher autant que possible de la nature dans la construction de nos habitations. Il est évident qu'il faut appliquer le même principe à l'égard des animaux domestiques. La nature a eu le soin de les pourvoir de tout ce qu'il faut contre la rigueur des climats, et il n'y a pas de doute que la plupart de leurs maladies et de leurs lésions proviennent des conditions illogiques et contre nature auxquelles leurs gardiens ou leurs propriétaires les soumettent par ignorance.

ANNEXE No 2

STATISTIQUES CONCERNANT L'ÉTAT DE SANTÉ DES ANIMAUX.

Du 1er novembre 1904 au 31 octobre 1905, 890 bestiaux destinés à l'exportation ont été soumis à l'épreuve. Sur ce nombre 48 ont réagi, 8 furent classés comme suspects et 834 ont subi l'épreuve avec succès. Cent soixante-neuf bestiaux importés furent soumis à l'épreuve; 8 donnèrent la réaction, et 820 bestiaux furent soumis à l'épreuve par des médecins vétérinaires, et sur ce nombre 103 réagirent, 17 furent classés comme suspects et 700 subirent l'épreuve avec succès.

Tous ceux qui réagirent furent marqués d'une manière permanente à l'oreille par l'inspecteur.

Du 1er novembre 1905 au 31 mars 1906, 622 bestiaux destinés à l'exportation furent soumis à l'épreuve; 20 réagirent, 15 furent déclarés suspects et 587 subirent l'épreuve avec succès. L'épreuve fut appliquée à 10 bestiaux importés, et il n'y en eut qu'un seul qui donna la réaction. Les médecins vétérinaires soumirent 420 bestiaux à l'épreuve par tout le Canada; 38 donnèrent la réaction, 15 furent déclarés suspects et 367 déclarés sains.

Laissez-moi vous dire à ce sujet qu'il ne faut pas oublier que l'application de la tuberculine n'est presque toujours faite que chez les troupeaux qui donnent des symptômes de tuberculose; c'est ce qui fait que la proportion de ceux qui réagissent est plus considérable qu'à l'état normal.

Par M. Lewis:

Q. Vous parliez tantôt de la ventilation des étables. Ne pouvez-vous point nous fournir des renseignements à ce sujet?

R. J'ai imaginé moi-même, il y a quelques années, un appareil de ventilation; c'est celui présentement en usage à l'étable de la station agronomique et que je suis à faire installer aux autres bâtiments. Je l'ai appliqué avec succès à mes propres écuries, et il possède certainement des avantages sur tous les autres systèmes de ventilation que je connais.

Q. Pouvez-vous nous en faire la description? Chacun est-il libre de l'adopter?

R. Je ne possède aucun brevet, et il me fait au contraire plaisir de le voir adopter par d'autres personnes. Je pourrais sans doute vous le décrire, mais ce serait passablement difficile comme ça, sans modèle.

M. Martin (Wellington):

Q. Chacun peut l'examiner à la ferme?

R. Oui; il est installé aux deux écuries, ainsi qu'au laboratoire. Je préfère n'en pas entreprendre la description, car je pourrais omettre des détails importants.

Par M. Lewis:

Q. Ne pourriez-vous point insérer cette description dans votre rapport?

R. Oui, cela peut se faire.

M. Martin (Wellington):

Q. Cet appareil est-il dispendieux?

R. Non, loin de là.

Q. Peut-il s'adopter à une construction déjà terminée?

R. Oui.

M. Wright (Muskoka):

Q. Ne pourriez-vous pas en insérer le dessein dans votre rapport?

R. Oui, pourvu que vous ne l'exigiez pas trop tôt. Pour vous indiquer la difficulté que j'aurais de vous le décrire ainsi, sans modèle, laissez-moi vous dire qu'un monsieur, attaché au collège d'agriculture, m'écrivit, il y a quelques années, me demandant des renseignements au sujet de mon appareil. Je lui en fis une description aussi fidèle que possible, et il en publia un rapport illustré dans le *Farming World*, seulement mon appareil se trouvait alors représenté renversé dans les gravures.

Q. Vous en avez fait un essai complet n'est-ce pas ?

R. Oui ; je l'emploie moi-même depuis 12 ans et tous ceux qui s'en servent en sont satisfait.

Par Chisholm (Antigonish) :

Q. Est-il passablement répandu ?

R. Je ne l'ai jamais annoncé. Il s'est introduit graduellement de lui-même.

Q. Vous savez que les employés de la station agronomique, que l'appareil soit bon ou non, peuvent lui faire la réputation qu'ils désirent.

R. La première fois que M. Grisdale l'examina, il ne le jugea pas suffisamment complet, mais l'expérience lui a démontré qu'il fonctionnait parfaitement et c'est ce qu'il a déclaré, je crois, devant le comité, l'an dernier.

Q. Avec votre système, l'aspiration de l'air s'opère-t-elle naturellement ou artificiellement ?

R. Tout à fait naturellement.

Par M. Wright (Muskoka):

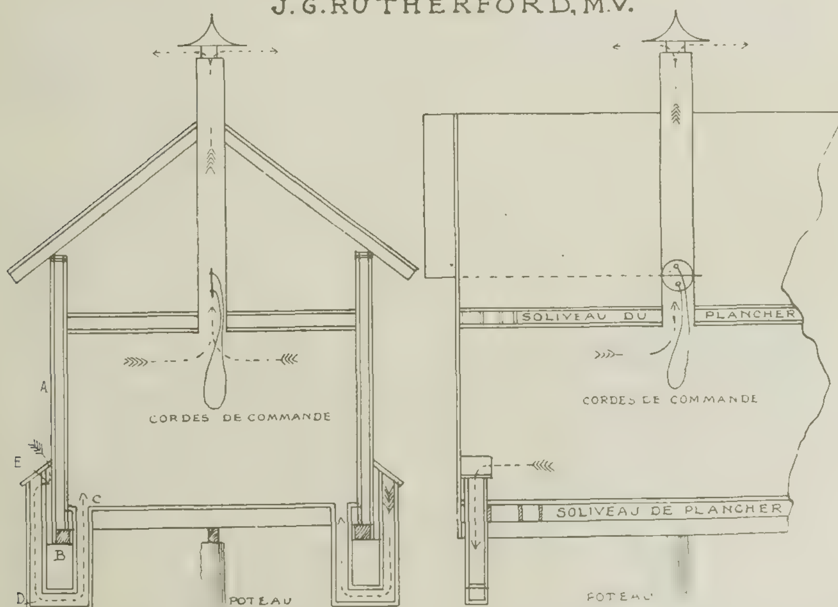
Q. Peut-il s'adapter aux étables ordinaires ? Je suppose qu'il doit exercer un certain effet sur la température de ces étables. N'opère-t-il même pas un abaissement trop considérable de température ?

R. Je vois que je ne pourrai pas échapper à la nécessité d'aborder tout-à-fait la question. Les laitiers ainsi que les éleveurs de bestiaux entretiennent, à mon sens, des idées fausses au sujet de la température convenable à donner aux étables. La plupart s'imaginent qu'ils doivent entretenir une température de 50° à 70°, s'ils ne veulent par y perdre. Voici une salle, par exemple, très spacieuse et très haute et dont la construction est bien meilleure, n'est-ce pas, que celle des étables, c'est-à-dire qu'elle est beaucoup mieux close que les étables ne le sont en général, eh bien ! je vous demande, messieurs quel serait l'état de l'atmosphère de cette salle si par un froid d'hiver, sans le moindre appareil de chauffage, l'air eut atteint une température de 70° à force seulement d'avoir été respiré ? C'est cependant ce qui se passe dans nos étables, ou nos bestiaux respirent un air irrespirable déjà cent fois respiré. Or le but de nos expériences est de démontrer qu'il est avantageux de fournir de l'air pur en abondance aux bestiaux. L'appareil que j'ai imaginé fonctionne automatiquement, un peu à la manière d'un poêle ordinaire, avec la différence que l'élévation de la température provient de la chaleur animale seule. A mesure que l'air de l'étable se vicie, il se réchauffe, atteint les couches les plus élevées et s'échappe par la cheminée de l'appareil. L'architecte attaché à la construction des maisons vous dira probablement que l'air vicié est plus lourd que l'air pur et que la ventilation doit s'opérer au moyen d'appareils fixés aux planchers. Cela est parfait, car dans les habitations la chaleur est produite artificiellement et l'air impur est plus lourd que l'air pur; mais dans les étables, à mesure que l'air se vicie, il devient de plus en plus chaud, par conséquent de plus en plus léger, et c'est pour cela qu'il est entraîné par la cheminée de l'appareil de ventilation. En s'échappant ainsi il provoque un certain vide qui doit être comblé. S'il n'existe pas d'autre ouverture, comme cela se rencontre souvent dans les étables, il se produira une certaine déperdition de chaleur accompagnée d'une introduction d'air froid ce qui est insalubre et contraire à la saine ventilation. Il faut que les appareils servant à l'échappement et à l'aspiration de l'air aient chacun leur rôle distinct à remplir, sans cela la ventilation devient défectueuse, Une fois l'air impur échappé, il faut qu'il soit remplacé par de l'air pur. Cela s'obtient au moyen de tuyaux en "U". Dans les vieux pays l'on n'emploie que ce genre de tuyaux, mais ici on leur substitue des boîtes en bois. Supposons que ce soit le mur de l'étable, B les fondations et C le plancher. Voici maintenant D, la boîte en bois, construite de façon à descendre au dehors des murs et à remonter au dedans. Plus la courbure de la boîte sera enfoncée dans le sol, mieux ce sera, car moins il y aura de succion d'air et plus cet air aura le temps de se réchauffer. Dans notre

pays, il est bon de protéger l'ouverture extérieure de la boîte contre l'introduction de la neige et laisser l'ouverture intérieure E remonter à une certaine distance, de manière à permettre à l'air de pénétrer entre le mur et la boîte elle-même. A mesure que l'air impur s'échappe par la cheminée du ventilateur, l'air pur est attiré à travers les tuyaux, lesquels, pour permettre à l'air de pénétrer d'une manière plus graduelle, doivent posséder un diamètre un peu plus considérable que le ventilateur lui-même. De cette façon l'air se trouve attiré, il ne s'établit pas de courant d'air, le vent n'exerce aucun effet et le fonctionnement se fait automatiquement. Les ouvertures du plancher peuvent être protégées au moyen de grilles en fer mobiles afin de permettre le nettoyage des tuyaux à volonté. Probablement que quelqu'un objectera que l'abaissement de la température puisse être trop considérable. En effet cela est possible les jours de grand froid et c'est ce qui m'a tout d'abord causé des ennuis, mais j'ai trouvé un remède dans l'adaptation d'une soupape que je meus au moyen de cordres. Supposons que vous possédiez une étable contenant 40 animaux et que vous vouliez n'en garder que 5; il ne sera pas alors nécessaire évidemment de changer l'air aussi rapidement. Pour ralentir alors le dégagement vous n'avez qu'à fermer légèrement la soupape. Si vous ne voulez que garder un seul animal dans votre étable, fermez complètement la soupape et vous arrêterez alors tout à fait l'échappement concernant l'entrée de l'air. Le fonctionnement de cet appareil de ventilation est absolument semblable à celui des poêles de cuisine; le tirage est proportionnel au degré d'ouverture que vous donnez à la clef du tuyau. J'ai moi-même constaté aux Etats-Unis, en Angleterre et en Ecosse, où la population est généralement plus intelligente qu'ailleurs, de longues rangées de petites portes, unies par des leviers que seul un homme robuste pouvant manier, et destinées à obturer les prises d'air. Le constructeur ne s'était pas représenté qu'il n'y avait toutefois qu'à fermer la sortie de l'air pour supprimer entièrement toute ventilation.

SYSTÈME DE VENTILATION

POUR LES ECURIES
IMAGINÉ ET UTILISÉ D'UNE MANIÈRE PRATIQUE EN 1892
PAR
J. G. RUTHERFORD, M.V.



Par M. Martin:

Q. Est-ce que votre tuyau d'échappement ne se remplit pas parfois de frimas?

R. Oui; pour éviter cela il faut le mettre à l'intérieur d'une boîte de bois et l'envelopper de paille, de balle, ou de quelque autre chose, mais même malgré cela vous êtes encore exposé à éprouver des ennuis, les jours de grand froid; il n'y a pas moyen de remédier entièrement à cela.

Par M. Wright:

Q. Pourquoi n'installez-vous pas votre appareil dans la Chambre des Communes? Ce serait une superbe chose.

M. WALSH.—C'est une des matières les plus importantes que nous ayons eues à traiter. Je m'accorde parfaitement avec le docteur Rutherford pour reconnaître que l'un des moyens les plus pratiques de combattre la tuberculose est la bonne ventilation des étables. J'ai justement eu l'occasion devant les cercles de cultivateurs de proclamer l'importance de l'air et de la lumière pour les animaux. Nos étables ne sont pas généralement assez aérées et ventilées. Cet appareil de ventilation que nous présente le docteur Rutherford est très simple. Il en existe d'autres beaucoup plus compliquées et dont l'installation est difficile et qui ne e valent point. Je propose que la description du système de ventilation du docteur Rutherford soit comprise dans le chapitre relatif à la tuberculose.

M. Martin (Wellington):

Q. Je considère que le frimas empêchera ce système de ventilation de fonctionner. J'en ai fait l'essai plusieurs fois. N'avez-vous pas éprouvé de difficultés à placer vos prises d'air au-dessus des fondations? Là où celles-ci sont profondes il est difficile de réussir.

R. Vous n'avez alors qu'à les percer.

Par M. Wright:

Q. Votre tuyau d'échappement traverse-t-il le toit ou s'il passe à travers les murs de l'étable?

R. A travers le toit. Quand le tuyau passe à travers les murs, le vent vient interrompre immédiatement la ventilation. Chaque fois, n'est-ce pas, que le vent pénètre dans une cheminée, il la fait fumer, eh bien! la même chose arrive lorsque la cheminée de l'appareil permet au vent de s'engouffrer. J'emploie intentionnellement le mot cheminée car, pour celle-ci comme pour l'autre, il faut que le tirage soit constant.

Par M. Lewis:

Q. Les matériaux de construction, pierres ou bois, exercent-ils quelque influence dans la tuberculose?

R. Je ne le crois pas pourvu qu'il y ait abondance d'air et pas d'humidité dans l'étable.

Q. Les étables en pierres sont considérées plus humides?

R. C'est généralement avec raison, mais une étable sera toujours humide et malsaine si vous ne permettez pas à l'air pur de venir remplacer l'air impur. Si votre étable est suffisamment close pour rendre l'atmosphère humide, ce n'est plus alors de l'air que vous donnez à respirer. C'est dans de telles conditions que la tuberculose fait son apparition alors qu'elle ne se présente pas lorsque les étables sont éclairées et sèches. Lorsque j'installai mon apareil pour la première fois, je n'avais fixé des prises d'air qu'à une extrémité de mon étable, aussi l'autre extrémité était-elle constamment humide par la condensation de l'air.

Q. Mais il n'existait pas d'humidité là où se trouvaient vos prises d'air?

R. Non, et dès que j'en eus installé aux deux extrémités de l'étable, toute humidité disparut immédiatement.

Par M. Martin (Wellington):

Q. Vous n'avey pas éprouvé d'ennui avec la ventilation de votre cheminée ?

R. Lorsque la température descend à 40° ou 45° au-dessous de zéro et qu'il n'y a que peu d'animaux dans l'étable, nous sommes tentés de fermer la cheminée très hermétiquement et c'est alors que l'air se condense parfois.

Par M. Wright (Muskoka) :

Q. Quelle dimension donnez-vous à la cheminée !

R. Elle doit varier selon les dimensions de l'étable elle-même et l'espace d'air accordé à chaque animal. Celle de la ferme a un diamètre de 2 pieds et l'étable contient 20 animaux.

Par M. Schell (Glengarry) :

Q. Vous pourrez indiquer quel doit être le diamètre de la cheminée proportionnellement à la grandeur de l'étable.

R. Naturellement le diamètre doit varier selon l'espace d'air accordé à chaque animal. Comme je vous l'ai déjà dit, monsieur le président, je ne suis pas préparé à traiter cette question devant le comité, je ne fais que donner mon opinion en passant.

Q. Il est une chose—les tuyaux en U—que je considère comme la plus essentielle dans le fonctionnement de la ventilation.

R. Cela est sans doute important, mais pas plus que le reste. Lorsque j'imaginai mon système, c'est un Anglais du nom de Wood, venu ici en 1890 comme délégué, qui me donna l'idée d'adopter des tuyaux en U pour l'aspiration de l'air Dans toutes les écuries et dans beaucoup d'étables des vieux pays, les animaux sont attachés près de murs et il me raconta que l'extrémité interne de ses tuyaux en U était fixée derrière ses chevaux et l'extrémité externe, dans le mur, au-dessus de leur tête. "De quel côté votre écurie fait-elle face" lui dis-je ? Il me répondit: "A l'ouest". "Et comment fonctionne la ventilation lorsque le vent se trouve de ce côté ou au nord-ouest", demandai-je ? "Mal, me répondit-il, je ne puis pas corriger cela". "C'est bien ce que je supposais" repris-je. Alors lorsque je fis construire mon écurie, je songeai à corriger cet inconvenient au moyen de lucarnes mobiles. Je fis ériger de chaque côté de mon bâtiment des boîtes pourvues au sommet de lucarnes mobiles. Quand le vent venait du nord, j'ouvrais la lucarne sud et *vise-versa,* mais si par hasard le vent changeait de direction tout-à-coup, pendant la nuit par exemple, la ventilation cessait immédiatement et je n'avais pas besoin de mes yeux pour le constater, le lendemain matin, à mon entrée dans mon écurie.

Q. Vos animaux non plus, probablement ?

R. Ils ne me le disaient point, mais sans doute qu'ils le savaient. C'est pour parer à cet inconvenient que je résolus de tenter autre chose et que l'idée me vint d'une cheminée munie d'un régulateur sous forme de soupape. Afin de bien vous faire juger la sensibilité de cet appareil toutefois bien simple, laissez-moi vous rapporter un fait. Dans la boîte que je vous mentionnais il y a un instant, j'avais fait pratiquer deux portes afin de précipiter du grenier le foin et la paille et chaque fois que l'une des portes demeurait ouverte, ou même légèrement entrebaillée, je m'en apercevais immédiatement le lendemain matin, car cela avait suffi à interrompre l'aspiration de l'air. Les tuyaux en U sont très importants, mais pour permettre le dégagement de l'air impur, il faut un appareil d'aspiration de toute nécessité.

Par M. Walsh :

Q. J'aurais une question à vous poser. Dans une écurie où le foin se trouve déposé au-dessus, dans un grenier, est-ce que la transpiration des animaux peut exercer quelque effet sur le foin lui-même ?

R. Je considère qu'il est très important qu'il n'y ait aucune communication entre les animaux et leur fourrage. Par exemple dans l'influenza, l'angine ou la morve, les microbes peuvent être entraînés par l'air chaud et aller se déposer sur le

fourrage et propager ainsi la maladie, de plus l'humidité seule est propre à endommager la qualité de la nourriture. Il est donc tout-à-fait important qu'il n'existe pas de communication entre l'écurie et le grenier.

Par M. Martin (Wellington) :

Q. Vous ne croyez pas que les microbes puissent pénétrer à travers un plafond ordinaire ?

R. Pas à travers un bon plafond embouveté.

Q. Un double plafond d'un pouce d'épaisseur chacun ?

R. Oui, pourvu qu'il soit construit à joints perdus. Je recommande beaucoup de laisser un espace libre entre le plafond de l'écurie et le plancher du grenier, car sans cela vous aurez toujours de l'air condensé, quel que soit l'efficacité de vorte appareil de ventilation, lorsque votre grenier sera vide.

Par M. Martin (Wellington) :

Q. Quel est le degré de température qu'il faut tenir dans une étable ?

R. Un degré un peu plus élevé que celui de congélation, 32° à 40° environ. Il ne convient pas de tenir les animaux attachés, lorsque la température est assez basse pour geler, mis alors ils auront meilleure santé. D'ailleurs, dans une étable bien construite, il vous sera toujours possible, même dans les temps froids, de ventiler convenablement et de ne pas avoir une température inférieure à 32°.

Q. Avez-vous déjà constaté de la tuberculose chez les porcs?

R. Oh! oui, très souvent.

Par M. Wilson (Russell):

Q. Est-ce que les animaux peuvent se contaminer réciproquement en s'abreuvant au même endroit? Avez-vous déjà dit quelque chose à ce sujet? Je n'étais pas présent au début de la séance.

R. Je n'ai nullement traité au long de la tuberculose. Je n'ai pas jugé cela nécessaire.

Par M. Chisholm (Antigonish):

Q. N'est-ce pas l'opinion générale que pour obtenir beaucoup de lait il faut tenir les vaches dans un milieu assez chaud?

R. Oui, et voici pourquoi cette opinion a cours. C'est que si l'on met une vache habituée à une température de 60° ou 70° dans un milieu ou la température est beaucoup plus basse, l'on constate une diminution immédiate du lait. Cela est vrai, sans doute, et nous observons la même raison à l'égard des plantes, si nous les prenons dans une serre-chaude pour les transplanter dans un endroit ou la température n'est que de 35°, nous les voyons immédiatement dépérir pendant quelque temps.. C'est dans le but d'arriver à une solution exacte, que nous avons entrepris l'expérience dont j'ai fait part au comité.

Q. Les animaux ne mangent-ils pas davantage dans les jours froids? Ne faut-il pas tenir compte de cela?

R. Oui. Je ne me pose pas comme une autorité en la matière; aussi c'est pour obtenir plus de renseignements sur ce point que nous faisons l'essai dont je vous ai déjà parlé. Nous attendons présentement les résultats.

Le PRÉSIDENT.—Le docteur a une question à traiter devant les membres du comité, celle du choléra des porcs.

Le TÉMOIN.—Oui, et ce sera la dernière que je traiterai.

LE CHOLÉRA DES PORCS.

Il est consolant d'avoir à constater que la situation s'est de nouveau améliorée au Canada, surtout dans les provinces de l'est, en ce qui concerne le choléra des porcs. C'est

en adoptant une ligne de conduite bien définie que nous avons réussi à maîtriser à peu près complètement cette maladie au dehors de la région tenue en quarantaine. Quant à cette région elle-même, laquelle comprend un certain nombre de townships des comtés d'Essex et de Kent et la réserve sauvage, connue sous le nom de l'île Walpole, dans le comté de Lambton, il s'est déclaré si peu de cas, depuis mon dernier rapport, qu'il y a lieu d'espérer que nous pourrons, à la fin de l'année faire disparaître les légères mesures de restriction relatives au transport des porcs qui ne sont pas destinés à être abattus. A mesure que la maladie diminuait, nous avons atténué petit à petit la rigueur des règlements, aussi ne reste-t-il aujourd'hui que des restrictions très légères et qui ne pèsent plus que sur une couple d'éleveurs de porcs pur-sang lesquels n'ont présentement pour champ que la région infectée.

ORDONNANCE DU MINISTÈRE EN DATE DU 1ER MAI 1905.

Depuis mon dernier rapport, le seul changement aux règlements eut lieu en mai 1905. L'ordonnance qui suit fut alors émise:—

CANADA,
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE.

Avis est présentement donné que, en vertu de l' " Acte relatif aux maladies contagieuses des animaux de 1903 ", je déclare que l'ordonnance, émise le 7 mars 1904, ainsi que les clauses destinées à réglementer le transport des porcs, au dedans ou au dehors de la région infectée comprenant certains townships des comtés d'Essez et de Kent et l'île Walpole, dans le comté de Lambton, sont présentement annulées et remplacées par les suivantes:—

A partir du 15 mai 1905, le transport des porcs vivants, hors la région comprenant les townships Camden, Howard, Harwick, Chatham, Raleigh, Dover-est et ouest, Tilbury-est, dans le comté de Kent, Tilbury-ouest, Tilbury-nord, Rochester et Maidstone, dans le comté d'Essex, et l'île Walpole, dans le comté de Lambton, est défendu à moins d'être effectué conformément aux conditions suivantes:—

1. Tout envoi de porcs vivants, hors de la dite région, doit être adressé directement à une maison d'abatage ou d'empaquetage parfaitement aménagée de manière à répondre aux exigences des inspecteurs du ministère.

2. Les expéditeurs sont tenus de donner avis au moins 48 heures d'avance, à l'inspecteur le plus rapproché, de l'heure et du lieu de départ de l'envoi.

3. Tout chargement ou fraction de chargement doit être accompagné d'un certificat d'inspection, signé par l'un des inspecteurs officiels du ministère, constatant que les porcs sont exempts de maladie et absolument propres à être immédiatement abattus.

4. Tout wagon de chemin de fer ayant servi au transport de ces porcs doit être nettoyé et désinfecté régulièrement sitôt déchargé, et il ne pourra antérieurement servir à transporter d'autres animaux ou autres marchandises; de plus chacun des connaissements relatifs à ces envois doit porter au recto l'avis que les dits wagons doivent être nettoyés et désinfectés en la manière voulue.

Tout renseignement concernant les inspecteurs, les avis à donner, etc., peut être obtenu de M. B. Perdue, l'inspecteur de Chatham.

Les propriétaires et les expéditeurs de porcs sont instamment requis d'aider les employés du ministère dans la mise à exécution de cette ordonnance.

(Signé) SYDNEY FISHER,
Ministre de l'Agriculture.

OTTAWA, 1er mai 1905.

Un certain nombre de médecins vétérinaires demeurant dans le voisinage des gares de chemins de fer reçurent en même temps l'autorisation d'émettre des certificats d'inspection, lorsque les conditions voulues étaient remplies.

Plusieurs cas de choléra ont éclaté, au dehors de la région infectée, et il nous a été assez difficile d'en expliquer la provenance. Il est possible que la contagion ait été répandue par des wagons qui avaient d'abord servi au transport des porcs américains, malgré que nous ayons pris toutes les précautions possibles pour prévenir tout danger de ce côté. Nous avons, en toute probabilité, échappé à une sérieuse épidémie, en novembre 1904, lorsque le choléra se déclara à la quarantaine de la Pointe-Edouard parmi les porcs qui avaient été exposés à l'exposition de Saint-Louis. Il en succomba 4 et nous dûmes en abattre 27, mais bien que les dommages aient été considérables, ce n'est rien comparativement à ce qu'ils auraient été si les porcs eussent été expédiés directement à leurs propriétaires.

ORIGINE DU CHOLÉRA DES PORCS DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

L'opinion que nous émettions l'an dernier et qui nous faisait attribuer la propagation du choléra, dans la Colombie-Britannique, à l'infection des cours de chemin de fer de Calgary par des porcs américains en transit de Minnesota à Seattle, a reçu une étonnante confirmation. Par l'entremise du docteur Tolmie, notre principal inspecteur dans la Colombie-Britannique, nous avons découvert que les porcs en question étaient malades au moment de leur arrivée à destination.

Je regrette d'avoir à dire que la maladie persiste encore le long des côtes du Pacifique, bien qu'elle soit à peu près disparue de l'île Vancouver ; je ne saurais l'attribuer à autre chose qu'aux porcs importés des Etats-Unis. Il s'en est déclaré un cas dans le Territoire du Yukon, les porcs atteints provenaient des environs de la jonction Mission, dans la Colombie-Britannique.

PORCS IMPORTÉS POUR LA BOUCHERIE.

En avril 1905, un certain nombre de maisons de boucheries canadiennes, sous le prétexte que le porc se vendait trop cher ici, ont commencé à importer des porcs américains. Nous dûmes alors recourir à toutes les mesures de précaution possibles afin d'empêcher la contagion. Comme la plus grande partie des achats se font à Buffalo et à Détroit, nous appointâmes un inspecteur spécial pour Buffalo et nous fîmes faire l'inspection des animaux à Détroit par votre inspecteur de Windsor. Les porcs achetés à Chicago furent soumis à l'inspection à Port-Huron. Cette méthode, tout en nous permettant de refuser plus facilement l'entrée aux porcs suspects, nous épargnait la nécessité de procéder à l'inspection à la frontière et nous évitait ainsi le danger de propager le choléra au moyen du contact dans les cours à bestiaux et les embarcadères. Les envois devaient n'être faits que dans des wagons parfaitement désinfectés, pourvus au fond d'une planche de protection de 10 pouces de largeur, et adressés directement aux maisons de boucherie, ou de salaison. Malgré que cela nous occasionnait beaucoup d'ennuis et de travail de correspondance, nous faisions des arrangements pour que tous les wagons fussent nettoyés et désinfectés parfaitement, sitôt le déchargement opéré. Il est possible que ce genre d'importation ait été, çà et là, la cause de certaines irruptions de choléra, mais je suis heureux d'avoir à dire que nous n'en avons, au moins, constaté aucun cas dans les endroits ou ces porcs étaient expédiés. Il n'y avait toutefois aucun doute que ce commerce était dangereux, aussi ai-je été grandement soulagé, lorsqu'il fut entièrement prohibé, au mois de décembre. En même temps, il fut décidé de porter la période de quarantaine de 15 jours à 30 jours et de rendre l'émission des certificats de santé plus difficile.

Afin de diminuer le danger d'infection provenant des porcs expédiés en transit de l'Ouest à Buffalo ou ailleurs, il fut résolu d'adopter des mesures plus sévères et voici les règlements qui furent alors passés.

ANNEXE No 2

RÈGLEMENTS RELATIFS AU TRANSPORT DES ANIMAUX ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS.

Par ordre du ministère émis en vertu de l'arrêté du 30 mars 1904.

1. Tout wagon destiné au transport des animaux du Canada aux Etats-Unis, ou traversant les Etats-Unis en transit, doit être parfaitement nettoyé et désinfecté avant d'en opérer le chargement.

2. Tout wagon transportant des animaux des Etats-Unis au Canada ou traversant simplement le Canada en transit, doit être inspecté et renvoyé aux Etats-Unis s'il n'est pas trouvé en bon état de propreté.

3. Tout wagon vide, venant primitivement ou non du Canada, mais arrivant des Etats-Unis, doit être parfaitement nettoyé et désinfecté s'il ne l'a pas été déjà, sinon il sera renvoyé aux Etats-Unis.

4. Tout wagon, ayant transporté des animaux des Etats-Unis au Canada, doit être, sitôt déchargé, parfaitement nettoyé et désinfecté avant d'être réexpédié.

5. Tout animal destiné à être exporté aux Etats-Unis ou devant traverser ce pays avant d'être exporté ailleurs, sera susceptible d'être inspecté aux endroits et conformément aux conditions qu'il plaira au ministre d'indiquer.

6. A partir du 31 mai ; 1905, tout wagon transportant des porcs, des Etats-Unis en Canada, ou traversant simplement le Canada en transit, devra être pourvu au bas d'un rebord d'une hauteur de 16 pouces.

Cette obligation ne s'appliquera pas toutefois aux porcs qui auront subi la période de quarantaine réglementaire exigée en vertu de la clause 45 de l'arrêté du 30 mars 1904.

7. L'habitude, d'arroser ou d'irriguer les porcs ou les wagons venant des Etats-Unis et traversant le Canada en transit, est strictement défendue.

8. Il est défendu, pour quelque prétexte que ce soit, de faire descendre de wagon des porcs américains traversant le Canada en transit.

9. Nul animal, succombant à une lésion quelconque pendant qu'il traverse le Canada en transit pour se rendre d'un endroit des Etats-Unis à un autre, ne doit être enlevé, en pays canadien, du wagon où il se trouve.

J. G. RUTHERFORD,
Médecin vétérinaire en chef.

INSPECTION DES PORCS PÉNÉTRANT EN TRANSIT AU CANADA.

Avis aux intéressés :

En vertu de la section 57 des règlements de quarantaine, je donne présentement avis que tous les porcs, et tous les wagons transportant les dits porcs, traversant le Canada en transit, doivent être inspectés dès leur entrée au Canada par les inspecteurs réguliers du ministère. Tout wagon, contenant des porcs offrant quelque symptôme de maladie ou dans un mauvais état de propreté ou enfreignant d'une manière quelconque les règlements imposés par le ministre, sera immédiatement renvoyé aux Etats-Unis.

Toutes les inspections, requises en vertu de cet avis, devront avoir lieu entre 8 heures du matin et 4 heures du soir.

(Signé) GEO. F. O'HALLORAN,
Sous-ministre.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, 10 avril, 1905.

Comme j'étais convaincu qu'il était impossible le soir, de faire une inspection satisfaisante des wagons d'animaux, à moins d'un éclairage bien supérieur à celui qui existe généralement dans les cours de chemin de fer, nous avons fixé les heures ci-dessus indiquées afin de n'avoir pas à les changer à chaque saison de l'année. Cette

décision souleva beaucoup de récriminations, mais les intérêts en jeu étaient si importants que nous ne voulûmes pas la modifier. La compagnie du Michigan Central nous offrit alors de nous fournir un éclairage spécial et nous acceptâmes d'en faire l'essai. Après avoir constaté que cela fonctionnait bien, nous modifiâmes les règlements de manière à permettre l'inspection la nuit, aux compagnies qui nous fourniraient un éclairage convenable afin de faire face. dans de telles conditions, aux besoins du commerce, il nous fallut nommer un deuxième inspecteur à Windsor et tout paraît bien marcher depuis.

SUPPRESSION DU CHOLÉRA DES PORCS.

Les chiffres qui suivent démontrent le terrain que nous avons gagné relativement à cette maladie. Il est bon de remarquer que depuis 17 mois, il y a eu bien peu de cas de choléra des porcs dans Ontario. Il est vrai qu'il subsiste encore dans la Colombie-Britannique, mais, comme la source de contagion est toute différente, il ne doit pas entrer en ligne de compte.

1er novembre 1901—31 octobre 1902.

Province.	Irruptions.
Ontario	313

1er novembre 1902—31 octobre 1903.

Province.	Irruptions.
Ontario	344
Québec	10
Colombie-Britannique	6
	360

1er novembre 1903—31 octobre 1904.

Province.	Irruptions.
Ontario	121
Québec	3
Colombie-Britannique	27
	151

1er novembre 1904—31 octobre 1905.

Province.	Irruptions.
Ontario	46
Québec	1
Colombie-Britannique	4
Yukon	1
	52

1er novembre 1904—31 mars 1906.

Province.	Irruptions.
Ontario	4
Colombie-Britannique	26
	30

Indemnité payée en l'année	1901-02	$15,962 97
" " "	1902-03	36,029 75
" " "	1903-04	21,352 35
" " "	1904-05	7,042 73
Première moitié de l'année	1905-06	839 34

Il ne faut pas oublier que, depuis le mois d'août, 1904, le taux de l'indemnité payée pour l'abatage des porcs malades, ou simplement exposés à l'être par contact, est porté aux deux tiers de la valeur alors qu'il n'était antérieurement que du tiers pour les porcs malades, catégorie à laquelle appartiennent la plupart de ceux qui sont abattus. Il est clair que sans ce changement, le montant total payé en compensation serait encore moindre.

Q. Les porcs qui ont été en contact sont abattus ?

R. Oui, tous.

Q. Vous n'accordez pas alors de compensation ?

R. Vous comprenez que dans la plupart des cas ces porcs ne sont pas propres à la consommation, mais quand nos inspecteurs déclarent qu'ils le sont, nous n'accordons pas alors de compensation.

Par M. Wilson (Russell) :

Q. Quel est le premier symptôme que vous observez dans le choléra des porcs ?

R. Je vous passerai un bulletin à ce sujet. Je préférerais ne pas aborder cette question, si vous n'y tenez pas.

Le témoin est libéré.

Après avoir lu le manuscrit de mon témoignage je le déclare exact.

J. R. RUTHERFORD.

ANNEXE.

A la fin du présent témoignage rendu, devant le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation, par le docteur Rutherford, sur la préservation de la santé des animaux domestiques, M. Lewis, appuyé par M. Walsh, proposa la résolution qui suit :

" Que les membres du comité offrent leurs remerciements au docteur Rutherford pour les précieux renseignements qu'il leur a fournis sur les maladies des animaux domestiques au cours de son témoignage ".

Cette motion fut unanimement adoptée, puis remise pro forma par le président au docteur Rutherford.

Salle de comité N° 62,
Chambres des Communes,
11 mai, 1906.

Vraie copie des procès-verbaux du comité.

J. H. MACLEOD,
Secrétaire du Comité.

EXTIRPATION DE LA NIELLE DES BLÉS.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DE COMITÉ 34,
LUNDI, 4 juin 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici, ce matin, M. Mackenzie, président, au fauteuil.

M. G. H. CLARK, commissaire pour les grains de semence, était présent, à la requête du comité et a soumis le témoignage suivant:—

M. le Président, messieurs.—On m'a demandé, ce matin, de faire un compte rendu, relativement à l'état de la récolte de blé dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, particulièrement au sujet de l'éruption de la nielle qui s'est produite dans ces provinces durant la dernière saison. Si l'on veut bien me le permettre, je citerai quelques-uns des résultats du travail de recherche de la part des savants qui ont fait une étude sérieuse de la maladie de la nielle et des meilleurs moyens de la combattre, j'ajouterai quelques déductions d'après des études et des observations sur la récolte de blé dans l'Ouest, durant les cinq dernières années. Je désire aussi parler brièvement de la campagne éducative spéciale qui a été menée, l'hiver dernier dans l'Ouest canadien, et faire une déclaration relativement à la mise en vigueur de la loi relative au contrôle des grains de semence, dont les résultats m'ont jusqu'à présent paru très satisfaisants comme ils le paraîtront aussi, j'en ai la certitude, aux yeux des membres de ce comité qui se sont intéressés à cette loi lorsqu'elle était devant la Chambre.

Je désire dire, en commençant, que mes devoirs en qualité de commissaire des grains de semence ne comprennent pas le travail d'expérimentation; notre travail est plutôt éducatif et il a pour but d'assurer en ce qui concerne la production des récoltes une application pratique plus générale des meilleures méthodes et pratiques que nous découvrons comme résultat de nos travaux d'expériences et de recherches.

CONDITIONS DU BLÉ PROVENANT DE LA RÉCOLTE NIELLÉE.

J'ai ici à vous soumettre des échantillons de blé qui ont été marqués rejeté 1 et rejeté 2, un bureau d'inspection à Winnipeg et qui représentent assez exactement l'état du blé niellé lors de son chargement dans les wagons pour être expédié, et aussi la même qualité de blé après qu'il est passé par l'élévateur. Peut-être que ces échantillons pourraient être passés de main en main afin que vous puissiez mieux les examiner. Il y a une différence considérable entre la condition du blé de même qualité avant qu'il ait été mis dans l'élévateur et sa condition après avoir été mis dans l'élévateur. Plus un blé niellé a été manié avant qu'il ait été nettoyé et désinfecté, pire il est.

Par M. Lake:

Q. Ceci est après qu'il a passé par le tarare de l'élévateur ?

R. Non, après qu'il a été mis dans l'élévateur au point d'expédition.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Vous voulez dire qu'il paraît pire après avoir été manié?

R. Il a l'air pire après avoir passé par l'élévateur. Lorsque du blé niellé passe dans le tarare de l'élévateur, les boules de nielle se brisent et leur contenu adhère au grain, ce qui amène la décoloration.

Q. Qu'est-ce qui amène la rupture des boules de nielle?

R. Lorsque le blé niellé passe à travers l'élévateur, les petites boules de nielle se rompent et les spores pénètrent à travers la masse du blé et causent ainsi la décoloration. En pratique, tout ce blé carié pour l'exportation passe d'abord à travers un procédé spécial de nettoyage et de vannage sur les bords du lac. La majeure partie de ce nettoyage est faite à Port-Arthur. Durant la saison de la fermeture de la navigation, des quantités considérables de ce blé viennent par voie de chemin de fer aux moulins d'Ontario, la majeure partie de ce blé est d'abord nettoyé de nouveau à Fort-William et à Port-Arthur.

Le coût du nettoyage et du vannage du blé niellé s'élève de 2 à 6 cents par boisseau, selon son état. Il semblerait aussi que le meilleur procédé de nettoyage et de vannage pour éliminer la nielle ne rend pas au grain sa pleine valeur pour la mouture. Après qu'il a été vanné, les meuniers attribuent à ce blé un prix diminué d'environ 3 cents par boisseau pour le Rejeté 1 et de 5 cents par boisseau pour le Rejeté 2, comparativement à ce qu'il aurait valu s'il n'avait pas été niellé. Il y a de la perte par le maniement du blé niellé depuis le moment où le cultivateur le met sur le marché, jusqu'au moment où il arrive aux mains du meunier, et même après qu'il a été converti en farine. En examinant la farine provenant d'un blé très niellé, l'on peut découvrir la nielle, qui donne à la farine une teinte bleuâtre.

Dans une communication de M. Shaw de la Hedley Shaw Milling Company, de Toronto, il dit :—

'Relativement au blé niellé arrivant du Manitoba à nos moulins d'Ontario, rien de ce blé n'est moulu sans être auparavant parfaitement vanné et nettoyé. Après que le blé est entièrement nettoyé, nous considérons qu'il vaut de 3 à 5 cents le boisseau, moins qu'il n'eut valu s'il n'eut pas été entaché de nielle. Le blé qui est très niellé et qui à l'inspection est classé comme blé n° 2 rejeté, ne peut être employé pour de la farine d'une qualité supérieure, vu qu'il est impossible de le nettoyer assez pour que la nielle ne paraisse pas dans la farine.

PROPRIÉTÉS TOXIQUES DE LA NIELLE.

Relativement à cette question, il serait à propos de s'enquérir si l'usage de la farine provenant du blé niellé ne serait nuisible à la santé publique. Nous ne connaissons que bien peu de chose à ce sujet, et je ne puis faire mieux que de citer le professeur Tubeuf, lequel dans son ouvrage sur les maladies des plantes relativement à la mauvaise odeur qui se dégage de la nielle des blés, dit: " La nielle possède aussi des propriétés toxiques qui contaminent la farine et la rendent nuisible aux êtres humains et qui rendent la paille et la balle dommageables au bétail ". Je suppose que Tubeuf parle du blé fortement endommagé par la nielle et qui n'a jamais au procédé de vannage, lequel fait disparaître en grande partie, les spores nuisibles de la nielle.

Par M. Blain :

Q. Est-ce que la nielle affecte le blé d'automne autant que le blé du printemps ?

R. La même chose, oui. Mais en ce qui concerne le blé d'automne, l'éruption n'a pas été aussi sérieuse. En ce qui concerne le blé d'automne, la maladie prend rarement la forme d'une épidémie, comme elle l'a fait l'année dernière dans les régions où l'on cultive le blé du printemps.

Par M. Schaffner:

Q. Vous avez mentionné le prix approximatif qu'il faut payer pour faire enlever la nielle du blé. Prenez le n° 1, blé du Nord à 60 cents—pouvez-vous dire, en supposant qu'il contienne de la nielle, combien l'acheteur peut se permettre de le payer? Cela fait une immense différence dans le prix du blé quand il est niellé ?

ANNEXE No 2

R. Durant les mois de décembre et de janvier derniers dans le rejeté n° 1, blé du Nord, la réduction était d'environ 12 cents par boisseau. Pour le blé du Nord n° 1, classé comme rejeté n° 2, la différence dans quelques cas était de 15 cents par boisseau. La réduction du prix payé varie quelque peu avec chez les différents acheteurs. Cela représente une diminution de prix beaucoup plus considérable peut-être que la diminution de la valeur du blé pour la mouture ne semble l'exiger. Il me semble que la réduction a été faite par les acheteurs au point d'expédition, parce que lorsqu'ils achètent ce blé du cultivateur, il leur faut le mettre dans un compartiment distinct, pour le manier séparément, et après avoir chargé ce blé dans un wagon, il leur faut nettoyer parfaitement ce compartiment. Ils font cette réduction du prix, parce que le maniement du blé niellé leur coûte plus cher.

Par M. Staples:

Q. Croyez-vous réellement que cela déprécie sa valeur commerciale jusqu'à ce point? J'ai connu des minoteries très désireuses d'avoir ce blé niellé, et elles se contentent d'une réduction de 3 cents, ce qui est pour moi une très forte preuve que sa valeur commerciale n'est pas aussi dépréciée que vous venez de nous le dire?

R. Dans la fabrication de la farine, on ne peut employer qu'une très petite proportion de ce blé niellé, du moins, les meuniers m'ont averti qu'ils ne pouvaient employer qu'une très petite proportion de ce blé niellé mêlé d'autre blé. Mais, à cause de la grande quantité de blé niellé, récolté l'année dernière, la diminution du prix du blé niellé a peut-être été plus considérable que durant les années où ce blé n'est récolté qu'en petite quantité. La valeur du blé niellé rejeté n° 1, serait, dirai-je, d'environ 3 cents de moins après qu'il aurait été vanné que le grain d'une qualité supérieure.

Q. L'opinion des cultivateurs est que les meuniers profitent de l'occasion offerte par le blé niellé pour faire un plus grand profit, et la conséquence, comme je viens de le dire, que très souvent ils se contentent d'une réduction de 3 à 5 cents, tout en prétendant qu'en réalité, cette réduction devrait probablement être de 10 cents; voilà un témoignage assez probant à l'effet qu'il y a du vrai dans la prétention du cultivateur.

R. Je n'ai point fait une étude approfondie du côté commerciale de cette question. Je comprends que M. Horne, l'inspecteur en chef des grains, doit comparaître devant vous et il vous donnera, sur ce point, un témoignage qui vaudra beaucoup mieux que tout ce que je puis vous dire.

Q. Il y a un point ici que j'aimerais à soumettre au comité, et vous l'avez énoncé avec vérité que l'entassement du blé dans les élévateurs contamine plus ou moins le bon blé. Un cultivateur qui charge son grain directement sur un wagon sans le faire passer par l'élévateur, très souvent obtient un bon classement et son blé n'est pas refusé. Cela préserve son blé de la contamination. Mais le malheur est que conformément à la loi qui pourvoit à la construction de quais de chargement, ces quais ou plates-formes ne suffisent pas aux besoins du cultivateur. Le devis des quais ne donne pas suffisamment d'espace pour charger; on devrait effectuer un changement de façon à ce que le quai soit suffisamment large pour que trois ou quatre cultivateurs qui battraient en même temps pourraient charger directement dans le wagon. Je ne sais pas si le moment est convenable pour faire mention de cela, mais les plates-formes sont très étroites. Il vous faut faire approcher la voiture de côté le long du wagon. Elles devraient être faites suffisamment larges pour qu'un attelage pût y arriver, tourner, reculer, mettre un plan incliné, et alors vous pourriez très aisément charger directement les wagons, et je crois que le blé niellé n'en paraîtrait que mieux à son avantage.

R. Ces plates-formes ne sont virtuellement d'aucune utilité pour une grande région où plusieurs machines à battre sont en opération à la fois.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Vous employez les termes d'élever, de nettoyer, de vanner à propos d'élevateurs. Elever, nettoyer, et vanner, tout cela veut dire la même chose n'est-ce pas ?

R. Non.

Q. C'est à quoi je voulais en arriver.

R. Au point d'expédition un cultivateur peut amener son voyage de blé et il peut le mettre dans le wagon directement; il peut le charger dans les wagons en le faisant passer à travers l'élevateur et ceci aggrave l'état niellé du blé. Mais les cultivateurs ont le privilège de charger leur blé directement dans le wagon. Parfois naturellement, ils ont de la difficulté à avoir les wagons durant la presse du transport, mais lorsqu'ils chargent leur blé de la voiture directement dans le wagon, le blé entre dans le wagon en bien meilleur état que s'il était passé par l'élévateur.

Q. Mais la nielle y est tout de même ?

R. S'il y a de la nielle on le classe comme rejeté 1. Mais le blé dans cet état lorsqu'il sera examiné par l'inspecteur du blé à Winnipeg, ils obtiendront un meilleur classement si le blé était passé par l'élévateur.

Q. Ceci démontre que l'inspecteur ne connait pas son affaire ?

R. S'il y a de la nielle on le classe comme rejeté 1. Mais le blé dans cet état peut être plus aisément et plus entièrement nettoyé ; et après qu'il est nettoyé, il est d'une valeur plus grande que s'il avait passé par l'élévateur au point de d'expédition, dans lequel cas il aurait pu être classé comme rejeté n° 2.

Par M. Staples :

Q. J'ai connu des cultivateurs qui expédiaient une partie de leur grain directement aux wagons et l'autre partie par le moyen des élévateurs, et le blé qui passait par l'élévateur était marqué rejeté, mais il obtenait un bon classement pour le blé qu'il mettaient directement dans les wagons.

Par M. Hughes :

Q. C'était tout de même du blé niellé?

R. Probablement que la compagnie de l'élévateur avait mis du blé contaminé dans l'élévateur auparavant. Il se peut qu'il n'y ait pas eu de nielle dans le blé que les cultivateurs avaient porté à l'élévateur.

M. Staples, oui, il y en avait.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Qu'entendez-vous par nettoyer et vanner ?

R. Le nettoyage et le vannage sont les procédés à travers lesquels passent le blé niellé. On lui force un passage à travers un crible tubulaire muni de brosses, à travers lesquelles passe un courant d'eau, et, cela réellement lave et désinfecte le blé. Après cela, le blé passe à travers un fourneau chaud qui l'assèche.

Q. Ce blé est plus propre à la fabrication de la farine qu'il ne l'était auparavant.

R. Meilleur en ce qui concerne la nielle, mais non en ce qui concerne les qualités pour la mouture, en tenant compte de la qualité du blé avant qu'il fût niellé.

Par M. Herron :

Q. Y-a-t-il plusieurs endroits qui ont des installations pour le vannage ?

R. Elles sont toutes exploitées et possédées par des particuliers. Les seuls grandes installations que je connaisse sont à Port-Arthur et à Fort-William.

Q. Il n'y en a pas sur le Pacifique ?

R. Je n'en connais aucune sur le Pacifique.

Q. Il y en a une à Winnipeg ?

Par M. Staples :

Q. Est-ce que les compagnies de minoterie ont des installations pour nettoyer et vanner ?

R. Oui, quelques minoteries, ici, dans Ontario.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Le point que je veux soumettre ne concerne pas la question d'entreposer le blé ni de prévenir la nielle, mais de la découvrir. Dans nos échautillons, la nielle se mon-

tre plus visiblement dans l'un que dans l'autre échantillon, et le point soulevé par M. Staples à savoir si un homme ne pouvait pas faire passer une cargaison de blé par l'élévateur et en expédier une autre par la voie de garage des cultivateurs, et ainsi éluder l'inspection ?

R. Ceci peut être possible, mais non probable, parce que le fait d'avoir passé par l'élévateur rend la nielle des blés plus visible encore.

Par M. Staples:

Q. Les dimensions de cette plate-forme pourraient être telles que le cultivateur aurait l'occasion d'éluder l'inspection.

Par M. Hughes:

Q. Est-ce que cela ne tromperait pas l'acheteur ?

R. Vous aurez l'occasion d'entendre ici des représentants de l'association des grainetiers et ils pourront donner au comité des renseignements très circonstanciés relativement à ce sujet.

PROPORTION DES RÉCOLTES DEPUIS 1899, AYANT ÉTÉ REJETÉES À CAUSE DE LA NIELLE.

J'ai une carte indiquant la proportion du blé qui a été marqué "rejeté" à cause de la nielle durant chacune de ces sept dernières années. C'est-à-dire du blé qui a été classé au bureau de l'inspecteur en chef des grains à Winnipeg.

Annee.	Total de wagons importés.	Wagons rejetés.	Wagons rejetés.	Pour 100 des récoltes rejetées.
1899-1900	32,725	682	425	3
1900-1901	14,886	137	66	1½
1901-1902	53,708	267	107	7/10
1902-1903	51,833	420	266	1⅓
1903-1904	38,473	561	408	2½
1904-1905	37,992	631	591	2⅘
1905 au 31 mars 1906	46,890	2,834	3,361	13

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Avez-vous des statistiques indiquant la quantité de couperose employée dans cette partie du pays durant l'année qui vient de s'écouler.

R. Il est presque impossible d'obtenir des statistiques exactes. J'ai ici une idée générale. Je traiterai de cette question plus tard.

NATURE DE LA MALADIE DE LA NIELLE.

Je désire dire quelques mots seulement relativement à cette maladie, ce qu'elle est, puis ajouter quelques mots à propos de ce qui rend la plante plus susceptible de contracter la maladie. Si nous prenons une de ces petites boules de nielle et nous la brisons, nous trouvons des millions de petites spores de nielle dont chacune en est réellement une semence. En pénétrant dans le sol cette spore germe et le fongus qui ressemble à la moisissure, produit par les spores de nielles, s'introduit dans

la plante et ne peut l'endommager que durant les débuts de la croissance de la tige du blé. Dès que le blé produit une feuille verte, tout le danger de contamination est passé.

Par M. Sproule:

Q. C'est donc avant qu'elle ne sorte de terre que la plante du blé devient endommagée.

R. Oui, c'est quand le blé est très jeune et très tendre.

Q. Est-ce que la sécheresse ou l'humidité de la saison contribuent au développement de la nielle?

R. Oui.

Q. Beaucoup de personnes le pensent.

R. Oui. J'en parlerai dans quelques instants.

Par le sénateur Perley:

Q. Quelle méthode avez-vous adoptée pour découvrir que cette nielle se développe avant que la plante soit verte.

R. En cela, j'accepte les déclarations d'hommes qui ont consacré de dix à trente ans aux recherches scientifiques. Lorsque nous constations que des hommes éminents tels que le Dr Cramer, Brefeld, Tubeuf, Nielson, Jensen, et autres éminentes autorités allemandes, françaises et anglaises s'accordent sur de tels points, nous pouvons assurément accepter ces données comme étant exactes.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Est-ce un microbe?

R. C'est un fongus. L'organe reproducteur se nomme une spore.

Par M. McIntyre (Strathcona) :

Est-ce que le nielle n'a pas besoin d'un parasite intermédiaire pour se développer avant de devenir nielle ?

R. Je ne le crois pas.

Q. Je crois qu'elle a besoin d'un parasite intermédiaire.

R. Ne pensez-vous pas à la rouille. Mais même la rouille durant la période de la rouille rouge peut perpétuer la maladie

COMMENT LES PLANTES DEVIENNENT CONTAMINÉES

Les filaments du fongus de la nielle pénètrent dans la plante tandis que les tissus de la plante sont fermes et tendus. Le fongus se développe alors avec la plante vivant comme un parasite. Lorsque le fil mycélion de la spore de la nielle vient en contact avec la jeune plante du blé durant le procédé de la germination, la spore pénètre dans la plante et se développe, au dedans, de sorte que l'on ne puissent pas remarquer la maladie avant qu'elle apparaisse dans l'épi.

Par M. Sproule :

Q. Est-ce qu'un grain de blé devient contaminé s'il vient en contact avec la nielle?

R. Il est reconnu que si vous ne prenez absolument que du blé sain, si vous le roulez dans les spores de la nielle et si vous le semez, la moisson sera contaminée. Les spores de la nielle germent dans le sol. Les jeunes plantes deviennent malades après qu'elles ont commencé à jermer parce qu'elles sont attachées par le mycélion ou germe des spores de la nielle.

Par M. Barr :

Q. Alors vous croyez que le grain pur deviendra affecté ?

R. Si les jeunes plantes du grain viennent en contact avec le mycélion provenant des spores de la nielle, et pourvu que la plante ne soit ni assez forte ni assez vigoureuse pour rejeter la maladie.

Q. Les spores vivent-elles longtemps dans le sol ?

R. On a constaté qu'elles peuvent vivre dans le sol plusieurs années. On ne sait pas exactement combien de temps elles pourront vivre. D'abord, la maladie stimule la croissance de la plante du blé, qui prend une couleur d'un vert plus foncé. Plus tard, sa tendance est d'enrayer la croissance normale de la plante, et de la faire mûrir prématurément; les boules de nielle contenant les spores ou semence du parasite prennent la place des grains dans l'épi. Lorsqu'une plante malade produit plus d'un épi de blé, on constate ordinairement que tous les épis de cette plante sont malades et que tous les grains de chaque épi sont remplacés par des boules de nielle. Cet état maladif des plantes du blé affectées de nielle nauséabonde semble être plus général en ce qui concerne les variétés de blés mous et dans un terrain et des conditions climatériques qui ne sont pas favorables à la production du blé dur et sec.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Quel est ce mot ?

R. Nielle nauséabonde.

Q. Est-ce une sorte spéciale de nielle ?

R. Oui. C'est la nielle ordinaire du blé et ce n'est pas la même que la nielle du maïs, de l'avoine et de l'orge.

J'ai constaté l'universalité de cette condition dans ces récoltes du blé d'hiver, de la province de l'Alberta, l'année dernière. Dans la zone de blé dur qui enserre les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan, j'ai constaté en ce qui concerne presque chacune des récoltes que j'ai examinées, qu'une grande proportion des plantes portant des boules de nielle étaient des plantes comparativement chétives qui ne produisaient qu'un épis et dans un grand nombre de ces épis, pas plus que les deux tiers des grains ont été remplacés par des boules de nielle la partie supérieure des épis contenant selon toute apparence des grains de blé parfaitement sains.

GRAINS D'APPARENCE SAINE PROVENANT DE PLANTES CONTAMINÉES.

Maintenant, il s'agit naturellement de savoir si les grains d'apparence saine provenant de plantes contaminées contiennent des spores de nielle qui soient capables de perpétuer la maladie en dépit des méthodes reconnues comme étant les plus efficaces pour traiter le grain de semence de façon à anéantir la nielle. Un examen attentif de ces échantillons rejetés démontrera que les grains très sains d'apparence contenant une foule de petites spores de nielle qui entourent le germe, ne sont pas rares. Dans la plupart de ces grains que j'ai collectés, l'année dernière, sur des plantes malades et des échantillons rejetés, le germe a été attaqué, et nos efforts pour obtenir dans des conditions artificielles des plantes provenant de grains d'apparence saine à l'intérieur duquel la présence de spores de la nielle avait été définitivement constatée n'ont pas pleinement réussi. Je parlearai plus tard des modes de traitement du blé de semence que l'on croit être propres à détruire la vitalité des spores de nielle attachées aux grains, mais il nous reste encore à apprendre si des grains provenant de plantes malades sont capables de perpétuer la maladie en dépit de semblables traitements. En ce moment, je ne puis faire plus que d'exprimer l'opinion provenant du résultat des expériences faites en employant du blé rejeté après l'avoir soigneusement traité, que les cultivateurs de l'ouest ne peuvent guère espérer de fournir entièrement éliminée la maladie de leurs récoltes, s'ils se servent de blé de semence provenant d'une récolte niellée, quelle que soit l'efficacité du traitement du grain de semence.

SPORES DE NIELLE RESTÉES DANS LE SOL.

Il y a une autre cause d'infection que les cultivateurs de l'Ouest n'avaient pas prévu. En faisant la moisson d'une récolte niellée, quelques boules de nielle se brisent sur l'épi et s'éparpillent sur le champ. De plus, durant le battage les spores de

nielle sont dispersées par le vent. Il s'agit de savoir alors, si les spores de nielle disséminées ainsi et laissées sur le sol retiennent leur vitalité aussi bien que la graine des mauvaises herbes et peuvent être la cause d'une éruption de la maladie dans les récoltes qui suivront, même dans le cas où on ne sèmerait que du grain de semence sain. Il a été clairement établi que les diverses espèces de nielle qui attaquent le maïs, vivent dans le sol d'année en année, ou peuvent être portées sur le champ au moyen de l'engrais. Les cultivateurs d'Ontario qui habitent la zone de culture du maïs savent parfaitement que si le maïs est planté dans un terrain où la nielle s'est établie durant trois ou quatre années consécutives, la nielle augmentera jusqu'à ce que la récolte soit virtuellement détruite, à moins que des moyens efficaces ne soient adoptés pour la combattre.

La plupart des autorités reconnues s'accordent à dire que les spores de nielle nauséabonde peuvent vivre dans le sol pendant plusieurs années, et peuvent encore contaminer la plante. Il y a, cependant, une divergence d'opinion exprimée par les experts sur la question de savoir si les spores de nielle laissées sur le champ, constituent un danger sérieux pour les récoltes futures, quelques experts soutenant que la seule cause sérieuse d'infection vient des germes qui sont semés avec le grain.

INFLUENCE DU CLIMAT ET CONDITION DU SOL.

Dans un traité sur les maladies de la nielle, le Dr Cramer, de Zurich, dit: "Les maladies de la nielle, différant de la rouille et de la moisissure, ne sont pas contagieuses dans le vrai sens du mot. Une plante saine ne deviendra pas infectée par le voisinage d'une plante niellée. Généralement, ces maladies prennent le caractère d'une épidémie et ceci est dû en grande partie aux mauvaises méthodes de culture. Les points sur lesquels on peut se baser pour déterminer l'étendue et l'intensité d'une épidémie de nielle consistent principalement dans l'état de la température et du sol à la période de la germination du grain de semence, particulièrement le degré d'humidité et la température. Le danger de la nielle est considérablement augmenté lorsque la température durant la période de la germination et des débuts de la croissance de la plante est au-dessous de cinquante degrés Farenheit. Une température plus élevée est probablement plus favorable à la croissance des jeunes plantes qu'elle ne l'est à la croisance du fongus.

CAUSES DE L'ÉRUPTION DE LA NIELLE DANS LA RÉCOLTE DE 1905.

Nous pouvons maintenant considérer quelques-unes des causes de l'irruption de la nielle nauséabonde en ce qui concerne la récolte de 1905 dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

(a) Perte de vigueur des plantes.

Premièrement, je mentionnerai la perte de la vigueur des plantes en considérant la récolte du blé dans son ensemble. Cette perte de vigueur peut être attribuée à plusieurs causes. Une grande proportion de la récolte est coupée chaque année avant qu'elle n'ait complètement atteint sa maturité. L'emploi d'un tel blé en qualité de grain de semence tend à amener graduellemnt une détérioration de la vigueur des plantes des générations ou des années subséquentes. De plus, il y a des années, où l'on récolte du blé gelé et ratatiné provenant de champs ensemencés tardivement ou contenant de la rouille, et la tentation de réserver ces grains pour la semence et de vendre le bon blé est si grande que trop souvent les cultivateurs sont incapables d'y résister. L'emploi d'un grain de semence de qualité inférieure, tend, sans aucun doute, à diminuer la vigueur première aussi bien que la fécondité d'une grande proportion du blé Fife rouge dans les provinces de l'Ouest. L'indifférence presque absolue en ce qui concerne les principes de la culture du grain de semence et la sélection de la semence

est généralement attribuée à la négligence de la part des grainetiers de l'Ouest, mais on peut plus exactement l'attribuer au désir des cultivateurs de tirer le plus possible des conditions à leur disposition, étant donné que la terre est comparativement à bon marché et la main-d'œuvre très chère.

En considérant les causes de l'éruption récente de la nielle nauséabonde, il est nécessaire de considérer la plante individuelle et la proportion de ces plantes individuelles dans un champ où les plantes sont extrêmement dénuées de vigueur, parce que ce sont ces plantes faibles qui sont en grande partie responsables de l'augmentation de la nielle, laquelle cause tant de dommages à la récolte tout entière après qu'elle a été battue. De même qu'un jeune garçon vigoureux et plein de santé est plus capable de résister aux maladies, ainsi les plantes de blé vigoureuses et de forte croissance sont plus capables de résister et de combattre des maladies comme la rouille et la nielle.

(b) L'emploi de grains de semence faibles ou ratatinés.

On se rappellera que les dommages provenant de la rouille en ce qui concerne la récolte de 1904, étaient tout à fait répandus et très sérieux en quelques districts. De cette récolte, une grande quantité de grains de semence faibles et ratatinés ont été semés au printemps de 1905. La première croissance de la plante provenant d'une telle semence est nécessairement faible, et en conséquence, moins capable de résister à la maladie que les plantes provenant d'une bonne et forte semence. Dans les districts où ils ont eu des traces de la maladie durant les années précédentes, l'emploi d'une semence faible et ratatinée à multiplié le danger de la nielle.

(c) Température défavorable durant les débuts de la croissance.

Le danger de l'infection s'est, l'année dernière, accru davantage grâce à l'ensemencement trop hâtif, suivi d'une période prolongée de froid. Après la germination du grain, les débuts de la croissance ont été retardés durant la période la plus favorable au développement des spores de la nielle, la croissance du fongus dans le sol n'étant pas retardée par le froid dans la même mesure que la plante du blé.

(d) Semence profonde.

Semer trop profondément rend aussi la plante plus susceptible d'infraction, vu que cela retarde le premier développement de la feuille verte. La jeune plante de blé dépend entièrement pour sa nourriture de la substance emmagasinée dans la semence jusqu'à ce que la feuille verte soit développée. Les débuts de la croissance des plantes provenant de grains enfouis à quatre pouces ou plus de profondeur doit nécessairement être fusiforme même lorsqu'elle provient de grain sain et vigoureux. Tandis qu'un ensemencement profond semblerait être nécessaire durant les saisons sèches et dans les sols friables qui sont exposés à être balayés par le vent. On devrait adopter un mode de culture propre à obvier à la nécessité d'un ensemencement profond. Si l'on considère les nombreux facteurs qui influencent l'infection des semis de blé et l'éruption d'une épidémie de nielle nauséabonde, on ne saurait trop insister sur l'importance de l'emploi d'une bonne et forte semence provenant d'une récolte vigoureuse arrivée à sa pleine maturité et exempte de nielle et de l'ensemencement dans les conditions les plus favorables pour la croissance rapide durant les débuts de la vie de la plante. Les cultivateurs devraient toujours se rappeler que tout ce qui affaiblit l'énergie vitale du semis , tout ce qui diminue la vigueur inhérente de la plante, la rend plus susceptible de contracter des maladies telles que la nielle et la rouille, et la rend moins capable de les combattre une fois qu'elles sont infectées. La même influence diminue aussi la productivité de la plante.

TRAITEMENT DE LA SEMENCE POUR LA DESTRUCTION DE LA NIELLE.

Nous allons maintenant examiner les méthodes de traitement de la semence ayant pour but la destruction de la nielle nauséabonde. Le traitement de la semence du blé comme moyen de combattre la nielle consiste dans l'emploi de quelque agent propre à détruire la vie dans le germe et à employer un agent assez énergique pour détruire la vitabilité des spores de nielle sans faire de dommages matériels à la vitalité de la semence. De toutes les espèces de nielle celle dite nauséabonde est, croit-on, la plus facile à combattre à l'aide de semblables modes de traitement. Les solutions empoisonnées de force diverse, l'eau chaude et la fumigation à l'aide de gaz délétères, ont été essayés avec des résultats plus ou moins satisfaisants. Je ne parlerai pas du procédé de fumigation, parce qu'il n'a pas encore franchi la période de l'expérience, cependant, il a été essayé avec succès, dans quelques Etats de la république voisine.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Quels sont les gaz délétères que l'on a essayés?

R. Presque exclusivement la formaline.

Q. A-t-on jamais essayé l'ozone?

R. Pas que je sache.

Par M. Sproule:

Q. Quel a été le résultat des expériences de la station agronomique d'Ottawa? Ces expériences ont été tentées il y a plusieurs années dans les stations agronomiques, et si l'on eut continué les expériences chaque année, les données recueillies pourraient nous être maintenant d'une grande utilité.

R. On a employé la couperose avec un succès presque complet, excepté dans le cas où l'on a employé du grain de semence provenant d'une récolte malade. On a obtenu aussi récemment, d'excellents résultats de l'emploi de la formaline. Les diverses préparations employées seront données un peu plus tard quand j'en arriverai à parler de la couperose.

Q. Savez-vous depuis combien d'années l'on a commencé à employer la formaline ? Cela doit être depuis huit ou dix ans ?

R. Je crois que c'est depuis environ quatre ou cinq ans.

Q. De quoi se servait-on auparavant ? Je crois qu'avant cela, c'était la bruche des pois ?

R. Le bi-sulfate de carbone.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Je crois qu'on l'a employé dans la forme non gazeuse.

LE TRAITEMENT À L'EAU CHAUDE.

R. Il a été constaté que l'eau chaude, maintenue à une température s'élevant entre 132 et 135 Farenheit a la propriété de détruire la nielle nauséabonde du blé qui y est immergé pendant une durée de cinq minutes et cela sans causer de dommage appréciable à la vitalité et à l'énergie vitale de la semence. C'est probablement l'un des meilleurs modes de traitement du grain de semence, lorsqu'il s'agit de traiter une petite quantité de blé. Le traitement à l'eau chaude n'est cependant pas considéré comme étant d'une application pratique dans les conditions qui existent en général dans l'ouest canadien, où la moyenne de l'ensemencement d'une ferme exige chaque année plusieurs centaines de boisseaux de grains de semence. Mais malgré la lenteur d'un procédé aussi minutieux, l'on peut se demander si les avantages de ce procédé, grâce au fait que l'energie vitale du semis n'est pas diminuée, ne rembourseraient pas et davantage le coût de l'installation d'un matériel approprié du temps et du travail requis pour ce mode de traitement.

L'EMPLOI DE LA COUPEROSE.

L'emploi de la couperose, sulfate de cuivre, comme moyen préventif contre la nielle a été mis en pratique pendant plusieurs années. La couperose est toujours employée en solution. Son efficacité, comme celle de toutes les autres solutions toxiques pour détruire la vitalité des spores de la nielle et le degré de dommage qui peut être causé à la vitalité de la semence, et à l'énergie vitale du semis dépend prmièrement de la force de la solution; deuxièmement de la longueur du temps durant lequel les spores de la nielle et le grain sont en contact avec la solution, et troisièmement de la période intervenue entre le temps de la semence et celui du traitement du grain de semence. Les recommandations faites par des experts en agriculture dans les pays européens il y a vingt-cinq ans, étaient à l'effet d'immerger la semence pendant douze heures dans une solution de couperose faite dans la proportion d'une livre de couperose par vingt gallons d'eau. L'emploi d'une livre de couperose pour environ trois gallons d'eau répandue sur le grain en quantité suffisante et de façon à le mouiller entièrement, puis ensuite d'assécher le grain de semence aussi rapidement que possible, constitue un procédé très répandu sinon la pratique générale dans l'ouest.

Ce renseignement a été obtenu vers l'époque où nous avons commencé une campagne éducative spéciale, dans les provinces de l'ouest, l'hiver dernier. Des circulaires ont été envoyées à tous les grainetiers de la province de la Saskatchewan. Les réponses à cette circulaire ont été mises à la disposition du personnel de conférenciers du convoi de grains de semence, et d'après environ 200 de ces réponses, j'ai constaté que l'emploi d'une livre de couperose pour environ trois gallons d'eau est une pratique très commune, sinon générale dans l'ouest.

Par M. Sproule:

Q. On l'employait il y a environ quarante ans; je me rappelle que lorsque j'étais très petit garçon, cette même solution était employée.

R. L'emploi de "machines à mariner" qui sont manufacturées spécialement pour traiter le grain de semence attaqué par la nielle, facilite grandement le travail du traitement parce que l'aspersion et le mélange du grain sont faits en même temps lorsqu'il passe à travers la machine, mais on ne peut guère prétendre que l'emploi de ces machines puisse rendre le traitement plus efficace. Peu importe le procédé, pourvu que tout le grain soit parfaitement humide. Ces deux extrêmes de force de la solution à la couperose, à savoir, une livre par 20 gallons, et une livre par 3 gallons, qui ont été recommandés et employés avec des résultats apparemment satisfaisants ont ouvert un vaste champ aux expériences et donné lieu à d'autres recettes, et il semblerait, d'après les nombreux rapports et les bulletins qui ont été publiés à ce sujet, que plusieurs des expérimentateurs ont eu l'ambition de trouver un nouveau procédé ou une force de solution différente de tous les autres, et dont chacun puisse détruire les spores de la nielle. Les expériences qui ont été faites pour déterminer la force de la solution nécessaire pour détruire les spores de la nielle ont virtuellement eu pour but de traiter et de semer des grains niellés, et de noter le développement ou l'absence de la maladie dans la récolte subséquente, laquelle méthode ne peut guère être considérée comme absolument sure. On ne sait pas exactement quelle force de solution est nécessaire pour tuer les spores de nielle qui sont en contact avec elle durant cinq minutes. On sait qu'une livre de couperose pour 10 gallons d'eau est tout à fait suffisant pour cela et il est inutile d'ajouter qu'une solution de plus grande force serait également bonne mais ne pourrait être plus efficace que la première.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Sur quelle base détermineriez-vous cette quantité?

R. Nous recommandons aux cultivateurs d'employer un gallon d'eau pour un boisseau de blé; cette quantité amènera peut-être un gaspillage de liquide, mais nous croyons qu'il vaut mieux en avoir trop que de lésiner sur la quantité.

Par M. Schaffner:

Q. Dans notre partie du pays, on a coutume d'immerger le grain complètement; on met la moitié d'un boisseau dans un sac et on l'immerge, et ce procédé semble être plus efficace.

R. Par le procédé de l'immersion, il n'y a virtuellement aucun danger d'erreur; par le procédé de l'arrosage, il y a un danger considérable, surtout si le cultivateur doit s'en rapporter à l'homme qu'il a engagé pour faire ce travail ; il est très fatiguant de remuer la masse avec une pelle et quelquefois les hommes ont mal aux reins avant d'avoir terminé leur besogne.

Q. Je désire savoir combien de temps l'on peut laisser écouler sans danger entre le traitement à la couperose et les semailles?

R. J'ai déjà dit que le dommage que la couperose pourrait causer au blé de semence ainsi qu'aux spores de la nielle dépend de la force de la solution, de la longueur du temps que la solution est en contact avec la semence, et de la longueur du temps qui intervient entre le traitement du grain de semence et l'ensemencement. Il y a plusieurs choses à considérer relativement à ce dernier. Il semble qu'en ce qui concerne certains lots de couperose du commerce vous pourriez traiter le grain de semence et le laisser ensuite pendant six semaines sans réduire la vitalité de la semence plus que de dix à quinze pour cent, tandis qu'avec un autre échantillon de couperose de commerce, le grain de semence traité perdrait de 40 à 50 pour 100 de sa valeur en deux semaines.

Par M. Barr:

Q. Est-ce que cela ne prouverait pas que la couperose n'est pas bonne, ou qu'est-ce que cela prouverait?

R. Non; on a fait plusieurs essais avec de la couperose que l'on a déclaré être de première qualité. Une solution de couperose indique une réaction acide et on m'a dit que certains échantillons de couperose du commerce, tout en étant de qualité supérieure, contiennent un excès d'acide libre.

Par M. Schaffner:

Q. Lorsque vous appliquez la couperose vous tuez le germe ou vous ne le tuez pas, peu importe combien de temps vous laissez le grain dans la solution.

R. J'ai ici des exemples de l'effet de ce traitement. L'un a été traité pendant cinq minutes dans une solution d'une livre de couperose pour cinq gallons d'eau. Ceci n'était pas un traitement. Le grain a été ensuite ensemencé dans les conditions les plus favorables; nous avons employé le sable dans ce cas, parce que nous voulions que la plante ne tirât sa nourriture que de la substance emmagasinée dans le grain, et vous pouvez en voir la différence; vous pouvez constater la perte que ces grains ont subie grâce à la couperose. Vous ne pouvez employer aucune solution toxique pour traiter la semence sans endommager sérieusement la semence elle-même.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Vous voulez dire que si vous tuez le germe de la nielle vous tuez aussi un peu celui du blé ?

R. Précisément. La perte n'est pas sérieuse si l'on n'a détruit que 10 ou 20 pour cent du blé. La perte se faite sentir particulièrement dans le rendement du blé qui croit avec moins de vigueur ou d'énergie vitale.

Q. Par l'application de la couperose ?

R. Ou par n'importe quelle solution toxique, l'eau chaude cause des dommages beaucoup moins considérables.

Q. Avez vous jamais essayé la lessive ?

R. Lorsque j'étais à la station agronomique de Guelph, nous l'avons essayée, mais le résultat n'a pas été aussi satisfaisant que celui de la couperose.

Par M. Lewis :

Q. Si l'ensemencement était retardé, quel en serait le résultat ? Quelle est la perte après le traitement ? Y a-t-il une différence ?

R. Plus il sécoule de temps entre le traitement et la mise en terre et plus la couperose est dommageable.

Par M. Schaffner :

Q. Je désire en arriver à savoir quel temps raisonnable peut-on laisser écouler entre le traitement et l'ensemencement du grain ?

R. Je dirais que le blé devrait être semé durant la semaine qui suit son taitement. Quelques cultivateurs dans l'ouest le laissent un mois. mais c'est trop long.

Q. On nous a dit qu'on pouvait le laisser deux semaines, est-ce sûr ?

R. Je disais une semaine.

Par le sénateur Perley :

Q. Serait-il à propos de semer le grain dès qu'il serait séché ? Nous mettons une certaine quantité de solution sur le grain, nous le mettons dans un wagon, et il a été entièrement mouillé et le grain absorbera bientôt l'humidité, et vous pourrez l'employer ensuite.

R. Il est mieux de le semer aussitôt que possible après le traitement, mais je disais qu'il vaudrait beaucoup mieux ne pas le laisser plus longtemps qu'une semaine. J'ai eu connaissance de plusieurs cas, où on l'a laissé pendant trois semaines et la récolte a été bonne, mais c'est un peu risqué. Vous pourrez voir ici, dans ces échantillons, la différence très sensible entre le grain de semence qui a été traité et le grain qui n'a pas subi de traitement.

Q. Quel est cet échantillon ?

R. Ceci est le n°1 dur, traité avec une livre de couperose dans cinq gallons d'eau pendant cinq minutes.

Q. Qu'entendez-vous par cinq minutes ?

R. Le grain a été immergé durant cinq minutes. Vous auriez virtuellement le même résultat au moyen d'un bon arrosage.

Par M. Fisher :

Q. Je suppose que ceci a été semé aussitôt qu'il a été traité ?

R. Oui, aussitôt qu'il a été séché.

Par l'hon. M. Perley :

Q. Et le sol était sec ?

R. La solution de couperose indique toujours une réaction acide. mais en semant le grain traité à la couperose immédiatement après qu'il a été traité. l'acidité du blé sera neutralisée par la propriété alcaline du sol.

Par M. Staples :

Q. Pour pouvoir se procurer de la couperose convenable serait-il nécessaire qu'il y est un statut définissant la force qu'elle doit avoir.

R. Le type de sulfate de cuivre ou couperose est donnée par la pharmacopée anglaise. Virtuellement, toute la couperose collectée l'année dernière et examinée à la station agronomique par le ministère du Revenu de l'Intérieur ici et le ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan a été trouvée être absolument à la hauteur du type autorisé.

Par M. Schaffner :

Q. Pouvez-vous donner à ce comité un échantillon de la couperose pour comparer le sulfate de cuivre, pur et impur, cela peut être chimiquement pur, mais je crois que ce sera assez pur pour nous permettre de choisir nous-même ce qui est comparativement pur.

R. Voici un échantillon de pur sulfate de cuivre chimique. Il y a quelques années, on a mis sur le marché ce qui est connu comme étant de la couperose pour les fins agricoles. La couperose de l'agriculture est un melange de sulfate de cuivre et de sulfate de fer, et on a soutenu que ce mélange n'était pas dommageable au blé de semence, ce qui est très bien, mais il est aussi également vrai qu'il ne causait pas beaucoup de dommages aux spores de la nielle ; le sulfate de fer est inutile comme préventif de la nielle, tandis que le sulfate de cuivre est l'article.

Par M. Fisher:

Q. Qu'y a-t-il dans la partie supérieure de cette bouteille ? (bouteille produite par M. Clark).

R. Du sulfate de fer.

Q. Est-ce du pur sulfate de fer ?

R. Il est chimiquement pur.

Q. Ce n'est pas un mélange ?

R. Non. Un grand nombre de cultivateurs, lorsqu'ils font une solution de suffate de cuivre, emploient de l'eau alcaline. Voici une solution de couperose avec de l'eau alcaline. Le précité qu'il y a dedans est probablement dû au sulfate de magnétite de l'eau combinée chimiquement avec les ingrédients composant la solution du sulfate de cuivre.

Par le sénateur Perley:

Q. Est-ce que l'eau de pluie vaudrait mieux pour mélanger la solution ?

R. Oui, voici une solution parfaite de couperose faite avec de l'eau de pluie.

Par M. Jackson (Selkirk).

Q. Nous tirons notre eau d'un puits de 30 pieds creusé dans le roc et nous obtenons un bleu beaucoup plus foncé que cela. Généralement dans mon pays on met trois livres de couperose pour 20 boisseaux de blé et environ 6 seaux d'eau puis l'on arrose le tout.

R. Votre solution est alors plus forte que celle-ci.

Par M. Schaffner:

Q. De fait, la plupart des gens sont forcés d'employer de l'eau alcaline ?

R. Alors, ils devraient mettre plus de couperose.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. A ce propos, à la station agronomique de là-bas ou d'ici, avez-vous jamais essayé le procédé de l'ozone. On me dit qu'il détruirait complètement le spore de la nielle ?

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Votre climat du Nord-Ouest est censé être rempli d'ozone.

Par M. Sproule:

Q. Je crois avoir lu que l'ozone avait été essayé et que les résultats n'ont pas été conformes à sa réputation.

R. L'ouvrage aurait été fait ici par le professeur Shutt, mais je n'ai pas eu connaissance qu'il ait été fait.

L'importance de conserver autant que possible l'énergie vitale des jeunes plantes devrait toujours être considérée, parce que bien que les spores qui peuvent être attachées à la semence soient, sans aucun doute, les causes principales de l'infection, la diminution de la vigueur de la croissance des plantes les rend plus susceptibles à l'infection des spores de la nielle qui peuvent être restées dans le sol depuis les années précédentes et tendrait aussi à réduire la vigueur et le rendement du grain de la moisson subséquente.

M. F. T. Shutt a immergé pendant 36 heures du blé Fife rouge dont 97½ pour 100 a germé dans une solution faite avec une livre de couperose dans 8 gallons d'eau. Le blé qui a été semé immédiatement après le traitement et après que l'on eut fait semer la semence, a produit 40 pour 100 d'augmentation. Quinze jours après avoir subi ce traitement on a constaté que tout le grain de semence était mort. Lors d'une seconde épreuve avec le même grain de semence et dans une solution de la même force, il a arrosé le grain avec le liquide, puis il l'a fait sécher et l'a ensemencé immédiatement, dans ce cas, la vitalité de la semence a diminué de 20 pour 100. En commentant ces expériences, M. Shutt démontre que le début de la croissance des plantes provenant du grain de semence ainsi traité a été retardé et faible comparativement à la croissance des plantes provenant d'un grain de semence n'ayant subi aucun traitement.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Dans quelle proportion ?

R. Une livre de couperose pour 8 gallons d'eau.

Q. Combien cela couvrirait-il ?

R. Peu importe que vous mettiez une pleine tasse de blé ou un boisseau. L'efficacité du traitement dépend de la force de la solution.

Q. Je ne comprends pas encore. Dans la partie du pays que j'habite, nous employons trois livres de couperose dans dix seaux d'eau pour vingt boisseaux de blé. Nous étendons le blé sur le plancher et nous l'arrosons avec la solution; le blé l'absorbe tout excepté ce qui est absorbé par le plancher.

R. Combien de gallons par seau ?

Q. Disons douze pintes, dix-huit gallons d'eau pour trois livres de couperose. Cela sert pour vingt boisseaux de blé. J'ai fait cela pendant plusieurs années et je n'ai pas trouvé que cela était trop.

R. Votre solution serait plus forte; c'est virtuellement une livre de couperose pour six gallons d'eau. Celle dont j'ai parlé est d'une livre de couperose pour huit gallons d'eau.

Q. Nous arrosons le blé avec cela. Les gens de notre pays ne soupçonnent pas les résultats sérieux que peut produire l'emploi de la couperose tel que démontré par l'échantillon.

R. Nous avons constaté en parcourant l'Ouest sur le convoi de grains de semence, l'hiver dernier, que les cultivateurs sont passablement renseignés sur le fait que la couperose retarde la croissance du blé. L'emploi de la couperose offre un choix entre deux maux et entre ces deux nous recommandons le moindre qui est l'emploi de la couperose.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Alors, au lieu de semer par acre un boisseau et demi, nous devrions semer deux boisseaux et demi.

R. Il est bon de tenir un peu compte du tort causé au grain de semence.

Q. J'ai très souvent remarqué que notre blé a été très clair. J'ai employé la couperose pendant vingt ans, et tout en croyant qu'il y avait une faible proportion de perte, je n'ai jamais eu l'idée que cela pût faire autant de différence.

R. Je vous conseillerais de continuer à traiter votre grain de semence à moins que vous ne le sachiez complètement débarrassé de spores de la nielle.

Par M. Fisher:

Q. Croyez-vous que cela soit la proportion moyenne ?

R. Oui, lorsque la couperose est employée dans la proportion d'une livre par cinq gallons d'eau, dix pour cent de la semence est généralement détruite, et un plus grand pourcentage s'il s'agit de qualités inférieures du grain de semence.

Par M. Staples:

Q. A combien évaluez-vous la proportion qui a été détruite par le mélange ?

R. Jusqu'à présent, pas plus de cinquante pour cent du grain traité dans cette boîte n'a levé, mais une semaine plus tard nous aurons de quatre-vingt à quatre-vingt-dix pour 100 de ces plantes provenant du grain semé. Nous avons déjà cent plantes fortes provenant de cent grains de semence du même lot qui n'ont pas subi de traitement.

Par M. Schell:

Q. Avez-vous fait d'autres expériences avec les mêmes résultats ?

R. Oui.

Par M. Sproule:

Q. Croyez-vous que le sol dans lequel vous jetez votre grain de semence fasse une différence très appréciable, par exemple, le sol qui contient quelque chose qui neutraliserait l'effet toxique ?

R. Oui, cela ferait une différence appréciable. Dans un sol riche, dans des conditions de serre-chaude, le blé traité pousserait plus vite, et atteindrait bientôt sa vigueur relative. Mais les cultivateurs de l'Ouest n'ont pas, règle générale, des conditions aussi favorables pour la croissance rapide durant le mois d'avril, comme celles qu'offre la serre-chaude. S'ils sèment leur grain de bonne heure et s'ils ont ensuite un temps froid pendant assez longtemps au moment où le grain germe, le fongus de la nielle se développera dans cette basse température plus rapidement que la plante du blé.

Par M. Staples:

Q. Croyez-vous que le dommage subi l'année dernière était en grande partie dû à la récolte rouillée de l'année précédente et à la qualité inférieure de la semence ?

R. Oui. On a semé trop tôt en 1905, beaucoup de grain ratatiné provenant de cette récolte rouillée de 1904. Naturellement, les cultivateurs ne peuvent prévoir ce que sera la température, mais je disais qu'à en juger par la moyenne des années dans le Manitoba et la Saskatchewan, le blé ne devrait pas être semé avant le 1er avril.

Par le sénateur Perley:

Q. On ne le sème généralement pas avant cette date, je crois.

R. Généralement, non.

Q. Dites moi ceci: durant la moisson, si vous avez de la nielle dans le blé, est-ce qu'une partie de cette nielle ne pourrait pas tomber sur le sol ?

R. Oui.

Q. Quel est le remède à cela ?

R. Nous avons recommandé, l'année dernière, sur notre convoi de grains de semence, que les cultivateurs brûlent leur chaume. Nous savons que cela est difficile. Quand il est possible de brûler le chaume, il vaut mieux le faire. Cela détruira les boules de nielle et un grand nombre de graines de mauvaises herbes. L'année dernière il y avait beaucoup d'humidité dans le sol, au temps des semailles. De bonne heure, en avril, l'état de la température pendant une période de quinze jours après les semailles a été défavorable à la croissance rapide du blé. Dans ces conditions et dans un sol riche, tel que nous en avons dans l'Ouest, je crois que les spores de la nielle qui sont restées dans le sol, les années précédentes, étaient une cause puissante d'infection, mais par une année moyenne, je ne crois pas qu'il y ait des dangers sérieux résultant des spores restées dans le sol. D'après les progrès faits par la récolte durant les premiers mois du printemps de cette année, je crois que nous pouvons nous attendre à ce qu'il y ait une proportion beaucoup moindre de nielle cette année que l'année dernière.

Par M. Staples:

Q. Je croyais que nous avions eu des conditions très défavorables, la gélée, le froid, un temps sec et venteux ?

R. Je parlais seulement des conditions de la température durant le temps des semailles et jusqu'à ce que le grain fut levé. Il n'y a pas de danger d'infection de la nielle après que le grain est levé.

Q. Je parle des conditions actuelles depuis le 24 mai jusqu'à présent. Quel effet aura une forte gelée ? Il y a une semaine il y a eu une gelée de douze degrés.

R. Je ne puis pas dire si une plante qui a été gelée deviendrait malade après cela.

Par le sénateur Perley:

Q. Si elle n'était pas endommagée, il y aurait avantage à avoir de la gelée ?

Par M. McIntyre (Strathcona):

Q. Je ne comprends pas le procédé de l'infection tel qu'expliqué par vous. Vous citez une autorité disant que la nielle n'est pas contagieuse, généralement parlant, et cependant vous faites une déclaration à l'effet qu'il pourrait y avoir infection provenant des germes tombés de la récolte de l'année dernière. Puis vous ajoutez que c'est le mycélion qui affecte la germination de la plante de blé. Or, si cela est vrai en ce qui concerne la nielle qui est dans l'action de germer, alors du moment qu'elle cesse d'être spore pour devenir germe, elle perd son pouvoir de protection et de propagation à moins qu'elle ne soit propagée dans la plante du blé.

R. Non.

Q. Voulez-vous dire que la spore ou le mycélion qu'elle génère ne sera pas détruit alors s'il ne rencontre pas la plante ? Il est vrai que la spore est le moyen de préservation de la vie, nous savons que le grain de blé en offre un exemple semblable, mais n'est-il pas vrai qu'une fois que la plante du blé a germé, si quelque maladie l'atteint, elle ne croîtra pas une autre année ?

R. Oui.

Q. Il en est de même du fongus dont vous parlez. Une fois qu'il est entré dans l'optimum medium où il commence à germer, s'il ne vient pas en contact avec le parasite qui le propage, il mourra nécessairement, mais s'il ne parvient pas à son optimum medium par lequel il doit germer, il continuera indéfiniment comme grain de blé pendant des années, mais s'il atteint son optimum medium cela causera sa germination, il cessera ensuite de germer s'il lui arrive un accident. Vous avez cité un exemple pour le prouver. Vous avez dit: supposons un champ niellé qui a été cultivé pendant nombre d'années, il semble décroître en puissance productrice de la nielle. Est-ce que cela ne prouve pas que le mycélion une fois sorti de la spore meurt, s'il ne vient pas en contact avec un parasite ? Voilà le point que j'aimerais à élucider.

R. Vous examinez la question de la nielle sous un aspect très scientifique.

Q. Il y a longtemps que je ne me suis pas occupé de bactéréologie, mais je m'en suis occupé quelque peu.

R. Brefeld, un savant allemand, qui a consacré son attention à cette maladie pendant trente ans, dans un récent résumé de son travail, a déclaré qu'il avouait avec beaucoup de regret n'avoir pu résoudre tous les problèmes relatifs à la propagation de la nielle nauséabonde des blés. Il y a à ce sujet des choses qui nous restent encore à apprendre. Il déclare, d'accord en cela avec plusieurs autres pathologistes en matière de plantes, que dans un sol riche—un sol rempli d'humus ou de terroir que les spores de la nielle germent et produisent des germes secondaires ou conidia, qui augmentent en nombre comme cela se produit en ce qui concerne la levure. Elles vivent d'année en année et croissent dans le sol comme les saprophytes, tirant toute leur nourriture de l'humidité du sol. C'est seulement dans des conditions exceptionnelles que le germe du blé est un danger sérieux d'être infecté par ces spores secondaires.

Q. Tout ce qui entrave la croissance du germe augmente le danger de l'infection causée par les spores ?

R. Oui. Tout ce qui affaiblit la vigueur de la plante durant sa germination et sa première croissance, la rend plus susceptible de contracter la maladie.

EXTRAITS DU RAPPORT DE JENSEN.

Le professeur J. L. Jensen, de Copenhague, Danemark, après avoir fait des études approfondies sur les moyens de prévenir la nielle, a communiqué les résultats obtenus au journal de la société royale d'Angleterre (volume xxiv, 2e série), résultats dont il donne le résumé dans les termes suivants:—

" (*a*) Le sulphate de cuivre dosé dans les proportions ordinaires détruit non seulement le fongus, mais trois à dix pour cent et même plus du grain de semence. La désinfection à l'eau chaude ne cause pas de tort appréciable à la semence.

" (*b*) Le sulfate de cuivre endommage la vitalité des jeunes plantes, même lorsqu'il ne les détruit pas. Le tort causé aux jeunes plantes est d'une importance beaucoup plus grande que la destruction complète d'une certaine proportion du grain de semence ".

Après avoir démontré que le degré de vigueur que ces jeunes plantes pourraient plus tard atteindre dépendra des conditions climatériques au début de leur croissance, le professeur Jensen démontre par le résultat de ses expériences que lorsque les conditions des débuts de la croissance ont été décidément défavorables, la diminution du rendement du blé causé par l'usage du sulfate de cuivre s'est élevée à trente pour cent.

L'ensemble de la preuve résultant des essais sur les lopins de terre ensemencés aux stations agronomiques de Brandon et d'Indian-Head durant les dix dernières années, démontre clairement qu'une solution faite avec une livre de couperose dans huit ou dix gallons d'eau douce, et dont on asperge le grain de semence jusqu'à ce qu'il soit tout à fait humecté est un remède efficace pour prévenir la nielle lorsque la semence provient d'une récolte qui n'était pas contaminée ou lorsque le grain n'était pas entaché de nielle; il ressort de plus que le traitement du grain affecté est rarement d'une efficacité absolue quelque forte que soit la solution.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Pouvez-vous spécifier au juste la quantité de blé que vous pouvez traiter avec une livre de couperose et huit gallons d'eau ?

R. Une livre de couperose dans huit gallons d'eau suffira pour huit boisseaux de blé.

Par le sénateur Perley:

Q. Supposons que ce soit dix gallons; il n'y a pas un cultivateur sur cent qui connaisse la capacité de sa mesure.

R. Dix boisseaux de blé. Une livre de couperose dans huit ou dix gallons d'eau douce est suffisante pour traiter huit ou dix boisseaux de blé par le procédé de l'aspersion. Nous recommandons d'employer un gallon de liquide par boisseau de blé, ou un gallon et un quart de liquide par boisseau d'avoine.

Q. Un gallon d'eau par boisseau de blé ?

Par M. Sproule:

Q. Qu'entendez-vous par grain entaché ?

R. C'est une expression de l'Ouest pour désigner le blé décoloré par la nielle.

Par M. Fisher:

Q. Vous dites, en somme, que le cultivateur doit d'abord tirer son grain de semence d'une récolte qui n'est pas contaminée ?

R. C'est très important.

Q. Et même s'il emploie ce blé sans traitement, s'il y a de la nielle dans le sol, les jeunes plantes de ce grain pourront contracter la maladie ?

R. Mais le bon grain de semence peut être inoculé par l'usage de sacs à grains malpropres, ou d'un semoir, ou d'un compartiment qui aurait contenu, l'année précédente, du grain niellé.

Q. Supposons que les cultivateurs sèment le grain dans un terrain parfaitement propre au moment des semailles, après que le grain est dans la terre est-il encore sujet à être infecté par les spores de nielle dans le sol ?

R. Il peut devenir contaminé dans des conditions exceptionnelles de sol et de climat.

Q. Mais il n'est pas sujet à devenir infecté ?

R. Pas au cours d'une saison ordinaire.

Q. Alors, pourquoi traite-t-on à la couperose le grain de semence qui est pur ?

R. Cela n'est pas nécessaire. Les spores de nielle ne peuvent être détruites, là, où il n'y a pas de nielle à détruire.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Surtout quand nous savons que nous détruisons une grande proportion de notre grain de semence ?

R. Si le cultivateur est absolument certain qu'il n'y a de spores de nielle ni dans sa récolte, ni dans ses greniers, ni dans les sacs à grains ni dans les semoirs, il n'y a pas de raison pour qu'il traite son grain de semence. Il n'en retirerait aucun profit et son grain et sa récolte en souffriraient.

Q. Ce traitement du grain de semence a peut-être pour but de le préserver contre le danger de l'inoculation dans les semoirs, dans les sacs et dans les greniers, aussi bien que dans la terre ou peut-être encore plus pour le préserver lorsqu'il sera dans la terre.

R. Lorsqu'on se sert d'un grain de semence absolument sain.

Q. Je présuppose cela.

R. Les cultivateurs, en général, n'y regardent pas de bien près. Bon nombre d'entre eux déclarent que leur blé est débarrassé de toute nielle, mais si un inspecteur examinait leur blé de près, il en trouverait.

Par M. Staples:

Q. De plus, j'ai connu des cultivateurs qui ont semé du grain de semence très net, très sain, sur une terre de prairie nouvelle et qui ont eu une récolte attaquée par la nielle; comment expliquez-vous cela ?

R. Il y a des choses dont il est difficile de se rendre compte.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Est-ce que la semence a été faite sur un sol nouvellement rompu ?

M. STAPLES.—Oui.

R. Etes-vous également sûr qu'il n'y avait pas de spores de nielle dans le semoir ou dans ses sacs à grains.

Par M. Herron:

Q. Dans l'Alberta occidental un homme a ensemencé 1,100 acres, il a semé les meilleurs grains qu'il a pu avoir, et cependant, il a eu dans sa récolte un grand pourcent de nielle ?

R. Oui, j'ai inspecté sa récolte l'année dernière.

Par M. McIntyre (Strathcona):

Q. Croyez-vous que le traitement du blé à la couperose soit un préventif une fois qu'il est dans la terre ? Si vous aviez un grain de semence propre et sain, le traiteriez-vous à la couperose pour prévenir l'infection dans le sol ?

R. Non.

Q. Vous croyez que cela n'aurait aucun effet ?

R. Les fongus n'attaque pas le grain, il attaque la jeune plante après que la germination est commencée.

Par M. Fisher:

Q. Dois-je comprendre alors que le grain de semence n'est pas susceptible, à votre avis, de contracter la maladie dans la terre qu'il doit ou non traiter à la couperose ?

R. La semence ne contracte pas la maladie, c'est la plante après la germination de la graine qui est susceptible de devenir malade, même après qu'elle a subi un traitement efficace ou même, s'il n'y avait pas de spores de nielle attachées à la semence lorsqu'elle a été enfouie, la plante peut devenir malade et devenir une cause puissante de l'épidémie en ce qui concerne la récolte de l'année dernière.

Q. Mais ceci n'est pas ordinaire ?

R. Non, ceci n'est pas ordinaire. Je constate que ces conditions extraordinaires se sont produites et ont été une cause puissante d'épidémie en ce qui concerne la récolte de l'année dernière.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Si vous brisez la boule de nielle sur un sac de coton, les spores conservent-elles leur vitalité ou meurent-elles de leur mort naturelle ?

R. Elles garderaient leur vitalité, de même que les grains de semence. Nous avons eu dans le laboratoire des grains de semence des spores de nielle qui ont germé après trois ans.

Q. N'avez-vous aucun moyen à suggérer pour les détruire dans les sacs ? Y a-t-il quelque moyen d'en disposer ?

R. Oui, plongez les sacs dans la solution où vous plongeriez le blé, soit dans la formaline, soit dans la couperose.

Par M. Staples:

Q. Dès que le germe devient humide, cela les tue ?

R. Si la solution est assez forte.

Q. Ce que je veux dire est ceci: si, à l'automne, avec la batteuse ordinaire vous avez battu du blé niellé, vous avez vu, sans doute, que la poussière s'étendait à des centaines de verges et qu'elle tombait sur le sol; est-ce qu'elle peut demeurer là jusqu'à l'année suivante et infecter le blé.

R. J'ai retracé plusieurs cas où la récolte de 1904 avait été contaminée et si le cultivateur m'avait dit exactement où la machine avait été mise et la direction du vent, et, à une ou deux exceptions près j'ai constaté que la maladie avait été plus forte, l'année dernière, dans les endroits où la machine avait été mise que partout ailleurs dans les champs.

Par M. Fisher:

Q. Il semblerait que la récolte ait été infectée par la nielle dans le sol ?

R. Je suis d'avis qu'une grande partie de l'infection des récoltes de l'année dernière était due aux spores de nielle qui se trouvaient dans le sol. Avec un sol mouillé et une température froide prolongée au temps des semences, je crois que des dangers sérieux peuvent résulter des spores de nielle dans le sol, mais seulement dans ces conditions exceptionnelles.

Q. Conseilleriez-vous d'employer de l'eau douce pour y dissoudre la couperose ? Est-ce que cela ne vaut pas mieux ?

R. Oui.

Q. Et si vous n'avez pas d'eau douce, il vous faut employer de l'eau dure ?

R. Vous devez ajouter un peu plus de couperose .

Q. Ainsi, il faut mettre un peu plus de couperose quand l'eau est dure ?

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Avez-vous mis dans votre rapport que lorsqu'on ne peut avoir de l'eau douce, on doit mettre un peu plus de couperose quand l'eau est dure ?

R. Oui.

Par M. Schell (Oxford):

Q. Combien en mettriez-vous pour de l'eau dure ?

R. C'est une question très difficile à répondre, parce que dans un cas vous pourriez avoir de l'eau alcaline, et dans une autre localité, on se sert d'eau de mare qui l'est moins. Si l'on se servait d'eau douce, il vaudrait mieux se servir de formaline.

Par M. Staples:

Q. Est-ce que la couperose ne se dissoudrait pas mieux et plus vite dans l'eau douce que dans l'eau dure ?

R. Cela ferait une meilleure solution.

Q. J'ai remarqué que lorsque les cultivateurs se servent de couperose dans de l'eau dure, il y en a environ le tiers qui ne se dissout pas du tout, mais dans l'eau douce, elle se dissoudrait complètement.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Nous avons pour habitude de dissoudre notre couperose dans une chaudronnée d'eau bouillante, jetée dans un seau de bois, et nous la diluons ensuite ?

R. La couperose se dissoudra plus vite dans l'eau chaude.

Par M. Staple:

Q. La meilleure méthode que j'aie trouvée consiste à mettre la couperose dans un sac, et de la suspendre dans un baril; elle se dissoudra mieux et plus vite comme cela que de n'importe quelle autre manière.

R. Si vous mettez la couperose dans le fond d'un baril d'eau, peu de temps après, vous aurez une solution saturée au fond du baril, ce qui arrêtera la marche de la dissolution.

Par M. Schaffner:

Q. Ne pouvez-vous montrer à ce comité une solution sulfate de cuivre pur et une solution impure, afin que le comité puisse en faire lui-même l'essai.

R. Je n'en ai pas sur moi.

Q. Allez-vous revenir ici ?

R. Je ne pourrai terminer aujourd'hui; j'aimerais cependant à en finir à ce sujet.

Q. Allez-vous apporter des échantillons avec vous, ici, la prochaine fois que vous reviendrez, afin de nous montrer la différence qu'il y a entre la solution pure de sulfate de cuivre et celle qui ne l'est pas.

R. J'en apporterai.

SUR QUOI REPOSE L'EFFICACITÉ DE LA COUPEROSE.

Les cultivateurs devraient se rappeler que l'efficacité de la couperose comme préventif contre la nielle, dépend premièrement de la force de la solution, et non pas du nombre de boisseaux de grain que la livre de couperose est appelée à traiter; deuxièmement, il est essentiel que tout le grain soit entièrement mouillé; troisièmement, qu'on ne peut s'attendre à un traitement efficace lorsque la solution est appliquée dans une température suffisante pour former des glaçons dans le grain avant qu'il ne soit entièrement humecté; quatrièmement, qu'une solution convenable de couperose ne peut être dissoute dans l'eau alcaline, et que lorsque l'eau alcaline doit être employée, il faut mettre plus de couperose; cinquièmement, que les mauvais effets de la couperose en ce qui concerne la perte de vitalité et la diminution de la vigueur des jeunes plantes

continuera d'agir d'une façon désastreuse sur le grain de semence jusqu'à ce qu'il ait germé. On recommande donc que le traitement soit retardé jusqu'à environ une semaine avant qu'on en ait besoin et le plus tôt le grain sera ensemencé après qu'il aura été traité, le mieux ce sera.

L'EMPLOI DE LA FORMALINE.

L'emploi de la formaline comme moyen de prévenir la nielle s'est répandu avec rapidité durant ces dix dernières années, et son emploi général remplacera probablement la couperose dans le Canada-ouest au cours des cinq années à venir. La formaline du commerce (quarante pour cent de solution de formaline) est de forme liquide et très commode pour l'usage.

Par M. Sproule:

Q. Comment se fait-il qu'on emploie de la formaline pour l'avoine et non pour le blé ?

R. Elle est aussi employée pour le blé.

Q. M. Bedford la recommande pour l'avoine et non pour le blé ?

R. M. Bedford la recommande fortement pour le blé aussi.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Est-ce que c'est plus coûteux que l'autre

R. Non; le coût est virtuellement le même; quand elle est diluée dans de l'eau alcaline, son efficacité comme préventif de la nielle ne sera pas moindre.

Par M. Sproule:

Q. C'est-à-dire la formaline ?

R. Oui. C'est un remède aussi peu cher qu'efficace. Son influence sur la vitalité de la semence et l'énergie vitale de la jeune plante n'a pas encore été entièrement établie, mais d'après les renseignements recueillis jusqu'à présent, il semblerait que l'action de la formaline ressemble à celle de la couperose. On a recommandé divers degrés de force de solution. S'il est praticable d'immerger les grains de semence pendant vingt minutes, une livre ou environ une chopine de formaline pour quarante gallons d'eau suffirait pour détruire la vitalité des spores de la nielle.

Par le sénateur Perley:

Q. Pour quelle quantité de blé ?

R. Environ quarante à cinquante boisseaux.

Q. Dans quarante gallons d'eau?

R. Oui.

Q. Autant de blé que l'on peut en immerger ?

R. Oui, pendant vingt minutes. On ne sait pas exactement quelle proportion de formaline est nécessaire pour détruire les spores de la nielle lorsque la solution est appliquée selon la manière de traiter le grain de semence généralement employée dans l'Ouest. Le traitement par l'arrosage exigerait une solution plus forte, puisque les spores de la nielle resteraient moins longtemps en contact avec le liquide. Jusqu'à ce que l'on ait découvert exactement quelle est la force nécessaire pour que le traitement soit efficace, les cultivateurs feraient bien de continuer à employer une chopine de formaline pour environ vingt-cinq ou trente gallons d'eau, proportion dont l'efficacité est reconnue, bien que cette proportion puisse sembler considérablement plus forte qu'il n'est nécessaire, et qu'en conséquence on puisse causer inutilement du tort au grain de semence.

Par M. Sproule:

Q. Avez-vous constaté que les échantillons de formaline sont environ de la même force ? On est fermement convaincu en certains quartiers que quelques-uns n'ont pas

plus de la moitié de la force des autres. N'y a-t-il pas de type pouvant servir de comparaison ?

R. Il n'y a pas de type déterminé en ce qui concerne la force de la formaline. On la décrit comme étant une solution de quarante pour cent de formaldehyde. On a constaté qu'en pratique, toute la formaline offerte dans le commerce de détail contient plus de trente-sept pour cent de formaldehyde.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Où est-elle fabriquée ?

R. La majeure partie nous vient des Etats-Unis.

Par M. Staples:

Q. Comment l'obtient-on ?

R. Elle est mise sur le marché sous forme de liquide et maintenant on la vend généralement en bidons de fer-blanc cachetés, contenant une livre.

Q. De quoi est-elle tirée ?

R. De la formaldehyde, laquelle, si je comprends bien est tirée de l'alcool.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. C'est un poison, je suppose ?

R. Oui.

Par M. Schaffner:

Q. Nous en avons employé beaucoup lorsqu'il s'est agi de la petite vérole dans notre pays, et c'est le plus grand désinfectant qu'il y ait sur le marché de nos jours.

R. Je recommanderais aux cultivateurs de l'Ouest d'employer de la formaline au lieu de la couperose, particulièrement quand ils ont à employer de l'eau dure.

Par le sénateur Perley:

Q. C'est plus coûteux ?

R. Non. Nous avons conseillé aux cultivateurs de l'Ouest qui avait toujours employé la couperose, parce qu'ils sont habitués à son usage, de continuer à employer de la couperose cette année. Dans cinq ans, les cultivateurs de l'Ouest emploieront la formaline comme principal moyen de combattre la nielle. Elle est mise sur le marché sous une forme commode, en boîtes de fer-blanc cachetées, afin que les cultivateurs puissent l'acheter et recevoir l'assurance qu'elle a la force requise.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Pouvez-vous nous en donner le prix ?

R. Une livre par chopine. Elle est vendue à la livre, le prix s'élevant de trente-cinq à cinquante cents la livre. Une chopine de formaline de la force de trente-sept pour cent est égale à environ quatre livres de couperose.

Par M. Schaffner:

Q. Vous emploieriez une livre de formaline pour vingt-cinq gallons d'eau ?

R. Une livre de formaline pour vingt-cinq ou trente gallons d'eau pour le procédé de l'arrosage ou du "marinage".

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Est-ce que la force est retirée de l'eau par l'immersion ? Est-ce que la force de la solution de la formaline est réduite en permettant au grain de semence d'y séjourner cinq minutes ?

R. Non, mais la formaline diluée s'évapore graduellement et l'on devrait, pour cette raison, l'employer immédiatement après qu'elle a été préparée. Si on la laisse toute une nuit, sans s'en servir, elle n'aurait pas la même force le matin.

Par M. Fisher:

Q. Elle devrait être employée immédiatement ?

R. Oui.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Relativement au tort causé au grain de semence, a-t-elle le même effet que la couperose ?

R. L'effet de la formaline n'est pas aussi connu. mais en ce qui concerne le grain de semence, on croit qu'elle a un effet semblable à celui de la couperose.

SOMMAIRE.

Relativement à la question de la nielle dans les récoltes de blé de l'Ouest, j'ai essayé de faire ressortir :—

1. L'importance qu'il y a de n'employer qu'un grain très sain d'une récolte qui n'a pas été contaminée.

2. Que l'on peut faire beaucoup pour prévenir la nielle lorsque l'on prend le soin de choisir et de semer le grain de blé de façon à maintenir la vigueur de la récolte, eu égard aux plantes individuelles.

3. Qu'on devrait éviter de semer trop tôt et trop profondément, vu qu'il n'y a pas de danger pour l'infection après que le grain est levé.

4. On recommande de brûler le chaume, quand cela se peut, comme moyen de détruire les spores de la nielle, et les graines d'herbes, disséminées sur le terrain. Les spores de la nielle qui sont disséminées sur les terrain durant la récolte et le battage sont, dit-on, la cause de l'infection dans les conditions exceptionnelles d'un sol humide et d'une température froide, prolongée, durant les semailles. Les plantes vigoureuses ne sont pas exposées à contracter la maladie durant une saison ordinaire.

5. Que le blé de semence devrait être bien criblé chaque année, parce que ce sont les plantes faibles provenant du grain de semence petit et ratatiné qui contractent la maladie, et qui, dans la suite, font tort au bon grain après le battage.

6. L'application de remèdes contre la nielle devrait être pratiquée chaque année, jusqu'à ce que le cultivateur soit absolument sûr que son grain de semence, ses greniers, ses sacs à grain et aussi ses semeuses sont absolument débarrassés de spores de la nielle.

7. Le traitement à l'eau chaude est le meilleur, s'il peut être rendu praticable, parce qu'il ne cause pas de tort à la semence.

8. Les remèdes propres à prévenir la nielle devraient être employés très complètement, mais leur force ne doit pas être supérieure à celle qui est reconnue comme étant efficace, parce que toute augmentation de la force cause un tort inutile à la semence, tort qui est considérable dans les cas où des solutions toxiques telles que la couperose et la formaline sont employées.

Les traitements qui ont subi une épreuve complète et qui ont été approuvés sont les suivants :—

(*a*) Eau chaude, température 132°—135° ; le blé devant rester immergé de 5 à 10 minutes.

(*b*) Couperose, 1 livre par 8 gallons d'eau douce, servant à arroser 8 boisseaux de blé.

(*c*) Formaline, 1 livre (environ 1 chopine) pour 25 ou 30 gallons d'eau, servant à arroser 25 ou 30 boisseaux de blé ou 20 à 24 boisseaux d'avoine.

Note.—Après avoir été arrosé avec ce liquide, tout le grain devrait être complètement humecté, puis séché en permettant au grain de s'imbiber du liquide qui y adhère, et semer aussitôt après qu'il est sec.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DU COMITÉ N° 34,
MARDI, 5 juin 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici aujourd'hui. M. Mackenzie, président, au fauteuil.

M. G. H. CLARK, commissaire des grains de semence, était présent à la demande du comité et a soumis le témoignage suivant :—

MÉTHODE DU CULTIVATEUR POUR ÉPROUVER LA PURETÉ DE LA COUPEROSE.

M. le président, messieurs.—On m'a demandé, hier, lorsque j'ai donné mon témoignage, de démontrer devant ce comité ce que nous nommons l'épreuve du cultivateur pour voir si la couperose qu'il achète est fabriquée ou non. J'ai ici, deux échantillons. Quand je les ai apportés, ils formaient l'un et l'autre, une solution claire, chacune ayant une teinte bleue. Il y a deux minutes, j'ai versé un peu d'ammoniaque liquide de cette bouteille dans chacune de ces solutions. Vous pouvez constater que dans un échantillon, la couleur est d'un bleu transparent et foncé. Ceci indique que la couperose était pure et non falsifiée. Ceci (montrant une autre bouteille) est une partie de la même solution dans laquelle j'ai mis un morceau de sulfate de fer de la grosseur d'un pois à peu près, étant la substance dont on se servait autrefois pour falsifier la couperose bleue. Lorsque l'ammoniaque a été versée dans la solution, celle-ci a pris une couleur rouge ou rouillée.

Par M. Sproule:

Q. Dans les deux cas, ces solutions étaient liquides ?

R. Oui; une solution de sulfate de cuivre. Dans un cas, j'ai mis un morceau, de la grosseur d'un pois environ, de sulfate de fer, le composé le plus fréquemment employé pour falsifier la couperose lorsqu'il y a falsification. C'était le sulfate de fer qui était employé pour mêler avec la couperose bleue, il y a quelques années, et l'on vendait ce mélange comme couperose agricole sur le marché de l'Ouest. D'après ces témoignages recueillis durant les derniers cinq mois, je crois que je suis en deçà de la vérité en disant qu'il n'y avait pas, l'année dernière, dans toute la région de l'Ouest, une livre de couperose bleue mise sur le marché, qui n'eut pas été falsifiée de propos délibéré.

Par M. Armstrong:

Q. Que se passe-t-il dans les autres provinces ?

R. J'ignore quelle quantité de couperose a été vendue dans les provinces de l'est, mais d'après les examens que j'ai faits depuis quelques années, je suis d'opinion que la couperose n'y est pas falsifiée.

Par M. Schaffner:

Q. Quelle proportion d'ammoniaque aviez-vous ?

R. J'ai acheté cette bouteille d'une pharmacie; je ne puis dire quelle était sa force. C'est l'ammoniaque liquide ordinaire du commerce.

Par M. Armstrong:

Q. Y a-t-il une loi contre la falsification de la couperose ?

R. Je ne sais pas.

Je désire offrir ce matin quelques renseignements relatifs à la condition de la récolte de blé dans l'Ouest en dehors de ce qui concerne la nielle.

Par M. Blain:

Q. Avez-vous dit dans laquelle des provinces du Manitoba, de l'Alberta ou de la Saskatchewan, la nielle faisait le plus de ravages ?

R. C'est dans les nouveaux districts que nous avons constaté le plus fréquemment sa présence. Par exemple, cette année, dans la partie nord du Manitoba, qui est la plus ancienne province au point de vue de la colonisation, nous avons constaté qu'une grande proportion du blé de la rivière au Cygne, et dans une moindre proportion dans les régions du Dauphin, de Grande-Vue et des Plaines-Gilbert, a été rejeté à cause de la nielle qu'il y avait partout ailleurs dans la province.

Par M. McIntyre (Strathcona):

Q. N'est-il pas plus difficile de conserver la formaline que la couperose dans le but de traiter le blé. Si on la laisse exposée ne se détériore-t-elle pas ?

R. Oui, la formaline devrait être gardée soigneusement cachetée jusqu'à ce qu'on en ait besoin. Puis après qu'on s'en sera servi pour arroser le grain, celui-ci devrait être laissé en tas et recouvert d'une couverte à cheval, de vieux sacs ou de quelque chose propre à empêcher la volatilisation.

Par M. Broder:

Q. Il s'échaufferait de cette façon.

R. Il ne s'échaufferait pas durant l'espace d'une nuit.

Par M. McIntyre:

Q. Il se forme des gaz délétères, c'est le gaz qui fait son œuvre.

Par M. Broder:

Q. Je me rappelle le temps où l'on employait de la saumure ou de la chaux vive.

R. Il y a quelques cultivateurs qui emploient de la saumure, mais ce n'est pas aussi bon que la couperose ou la formaline.

Q. Emploient-ils de la chaux vive avec cela ?

R. Quelques-uns, oui.

Par M. Blain:

Q. Qu'est-ce qui fait le plus de tort au blé, de la formaline ou de la couperose ?

R. Nous savons que la couperose est très dommageable, et d'après les renseignements que nous avons reçus, nous croyons que la formaline l'est également. Les renseignements à ma disposition ne sont pas assez abondants pour me permettre de dire, maintenant, si la formaline est moins dommageable que la couperose.

DIMINUTION DE LA RÉCOLTE DE BLÉ DANS L'OUEST GRÂCE À L'EMPLOI D'UN GRAIN DE SEMENCE INFÉRIEUR.

Maintenant, me sera-t-il permis d'ajouter ce qui me reste à dire ? De 8½ et 9 millions de boisseaux de blé ont été semés cette année dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Bien que la quantité de la récolte et la qualité du blé dépendent en grande partie, peut-être en majeure partie, de la condition du sol et de la température, la quantité de la récolte et la qualité du grain dépendent en plus grande partie—encore plus que la plupart des cultivateurs ne le pensent—de la qualité du grain qui est semé. Nous avons à nos stations agronomiques de Brandon et d'Indian-Head du blé Fife rouge et de l'avoine Banner qui ont été récoltés à ces stations depuis leur établissement. Nous avons aujourd'hui exactement la même famille de grain de semence de Fife rouge que nous avions à ces stations lorsqu'elles ont été fon-

dées et le blé y est même meilleur et plus productif—il produit du blé d'une qualité meilleure aujourd'hui qu'il y a 16 ans. Comparez ce blé des stations agronomiques de Brandon et d'Indian-Head, avec la moyenne des récoltes de l'Ouest, et vous devrez en conclure que le blé Fife rouge à beaucoup de sa vigueur première dans l'Ouest. Si nous recherchons les causes de cette déperdition, nous constatons qu'il y en a plusieurs. J'en ai mentionné une, hier. Il arrive très fréquemment que les cultivateurs de l'Ouest coupent leur blé lorsqu'il est encore un peu vert. Cela est très bien pour le blé destiné au moulin, je n'ai rien à dire à cela, excepté que le cultivateur qui coupe son blé, lorsqu'il est un peu vert, perd peut-être d'un à trois boisseaux par acre.

Par M. Schaffner:

Q. Il ne peut faire autrement.

Par le sénateur Perley:

Q. Comment cette diminution se produit-elle ?

R. Le grain ne se remplit pas aussi bien qu'il le ferait si on le laissait atteindre sa pleine maturité; il est reconnu, d'après le résultat d'expériences faites à Brandon et à Indian-Head qu'il y a une perte dans le rendement par acre, de deux ou trois boisseaux, lorsque le blé a été coupé pendant qu'il était encore un peu vert.

Q. Que voulez-vous dire par encore vert ?

R. Je veux dire avant qu'il eut atteint sa pleine maturité.

Par M. Henderson:

Q. Pourquoi les cultivateurs font-ils cela, alors ? Puisqu'ils savent qu'en le faisant, ils y perdent ?

R. Lorsqu'ils ont 500 acres de blé à récolter et seulement trois engerbeuses, ils s'efforçent de tout faire en un temps donné et pour être sûrs de ne pas dépasser ce temps, ils commencent de bonne heure.

Par M. Broder:

Q. Vous avez dit que le grain de semence gardait sa vigueur, je voudrais savoir comment cela se fait-il ? A-t-on continué de semer sur le même emplacement, ou a-t-on changé. Les cultivateurs continuent constamment à semer le même blé, d'année en année. Fait-on la même chose aux stations agronomiques ou change-t-on de terrain ?

R. Les terrains aux stations agronomiques sont changés d'un champ à l'autre, mais les conditions du sol sont virtuellement les mêmes.

Q. Le blé succède-t-il à une autre récolte ?

R. Oui.

Q. Le cultivateur ne fait pas généralement cela ?

R. Il se sert virtuellement du même terrain.

Par M. Broder:

Q. Ne croyez-vous pas que cela contribue à affaiblir la vitalité du blé ?

R. Parce qu'on le sème sur le même terrain d'année en année ?

Q. Oui.

R. Je crois que cela y contribue à faire, parce que la plante est en moyenne moins vigoureuse sur les terrains qui ont été moissonnés d'année en année, sans qu'il y ait eu changement. Les cultivateurs de l'Ouest devraient éviter de couper leur grain lorsqu'il est un peu vert pour avoir le grain de semence. Je n'ai pas la moindre hésitation à dire que les cultivateurs de l'Ouest peuvent conserver la vigueur de leur récolte de blé, s'ils prennent l'habitude de cultiver leur grain de semence dans un terrain choisi, c'est-à-dire, dans un morceau de terre préparée, en gardant un morceau de terrain spécialement pour cela. Ils ne devraient pas cultiver moins de dix acres, chaque année pour le grain de semence de pur Fife rouge, s'ils récoltent du Fife rouge, ou de grains de semence de Fife blanc, s'ils sèment du Fife blanc; il ne m'appartient pas de

discuter la variété. Ils devraient cultiver au moins dix acres pour une ferme d'une demi-section, et garder ces dix acres comme base de leur approvisionnement de blé aussi pur qu'il est possible de l'avoir, et voir à ce que cette récolte de dix acres ait atteint sa maturité avant qu'on la coupe.

Par M. Henderson:

Q. Où prendraient-ils le grain de semence ?

R. Pour commencer ?

Q. De quelle source l'obtiendraient-ils ?

R. Ils devraient se le procurer au moyen de la sélection, et je crois que tout cultivateur de l'Ouest trouverait son avantage à cultiver une demi-acre de ce que l'on peut appeler une bonne petite pièce de terre de reproduction, mais considérant l'augmentation dans le rendement et la meilleure qualité de grains qu'ils obtiendraient, j'irais jusqu'à dire que tout cultivateur ayant une demi-section de terre trouverait son avantage à mettre en culture une petite pièce de terre d'un quart ou d'une demi-acre, sur laquelle il cultiverait des grains de semence purs et à avoir assez de grains mûrs des meilleurs et des plus gros, chaque année pour ensemencer cette petite pièce de reproduction.

Par M. Jackson (Elgin):

Q. Recommandez-vous, M. Clark, le changement de grain de semence d'une partie à l'autre du township ? Recommandez-vous au cultivateur de semer le grain de semence qu'il a choisi sur sa propre ferme, ou qu'avez-vous à dire sur le changement d'une localité à l'autre ?

R. Le changement du grain de semence d'une localité à l'autre peut et ne peut pas être avantageux; tout cela dépend naturellement du discernement avec lequel le cultivateur opère le changement. Si le cultivateur a cultivé sur un terrain choisi de sa propre ferme, du grain de semence choisi, il ne lui sera pas avantageux de faire un changement, à moins qu'il n'ait sa provision de grains de semence d'un autre cultivateur qui fait cette sélection un peu mieux qu'il ne la fait lui-même.

Q. En admettant tout cela, conseillez-vous le changement ?

R. Non. Le changement de grain de semence est une des nombreuses causes de la diffusion des mauvaises herbes. A part de cela, il n'y a pas d'avantage à changer de grain de semence pour le simple plaisir du changement.

Q. Vous ne vous attendriez pas à trouver des mauvaises herbes dans le grain de semence de blé choisi ?

R. Non.

Q. Alors, nous en avons fini avec cette question.

Par M. Schaffner:

Q. Ce que nous voudrions savoir c'est le résultat, dans l'Ouest, du changement du sol léger pour un terrain plus lourd ou d'un sol lourd pour un terrain plus léger—l'avantage est-il dans la localité plutôt que dans le terrain ?

R. Il est probable que si le blé Fife rouge est cultivé dans un sol léger d'année en année pendant vingt ans, il sera plus exposé à produire une grande quantité de ce que nous appelons dans l'Ouest "Blé blanc" ou blé mou que n'en produirait le grain de semence de la même variété prise d'un terrain lourd propre à la culture du blé dur. Ceci est en grande partie un jugement spéculatif. C'est une question discutable et qu'il est difficile de résoudre.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Prenez, par exemple, des pois cultivés dans mon comté et montez-les au mont Saint-Patrice, et dans trois ans, sur le terrain âpre qu'il y a à cet endroit, ils deviendront complètement épuisés; ils ne vaudront plus rien.

R. Il y a quelques sols—quelques-uns seulement—dans l'Ouest canadien, sur lesquels il n'est pas praticable pour le cultivateur d'entreprendre de maintenir la vigueur

de sa récolte, et sur les terrains de cette catégorie, je crois qu'il vaut mieux effectuer un changement de grain de semence tous les deux ou trois ans; dans ce cas, il fera un changement intelligent de grain de semence.

Par le sénateur Perley:

Q. Vous ne le transporteriez pas d'un sol sablonneux à un sol argileux ?

R. Il n'y aurait, en cela, aucun avantage. Il y a un principe fondamental qui est reconnu de tous les éleveurs de plantes du monde entier, c'est que le grain de semence qu'elle qu'en soit la variété ou la nature est meilleur quand il est cultivé dans les conditions du sol et du climat qui fait croître ce genre particulier et cette variété de récolte à son plus haut point de protection et le maintient indéfiniment à ce haut degré de perfection.

Par M. Cochrane:

Q. Tout dépend donc de la qualité du sol ?

R. Ceci est parfaitement vrai.

Q. Est-ce votre opinion qu'un changement de grain de semence n'est pas aussi profitable qu'un changement de sol ? Il n'y a aucun bénéfice résultant d'un changement de grain de semence, à moins que vous ne fassiez le changement avec du grain de semence provenant d'un sol différent ?

R. Il n'y a, à mon avis, aucun avantage à changer de grain de semence, à moins qu'en faisant ce changement on n'agisse avec discernement et à moins que le cultivateur ne tire sa provision de grains de semence d'un sol convenable ou dans des conditions qui mettent la récolte un peu plus près de la perfection idéale.

Q. Souvent, dans notre partie du pays, lorsque nous cultivons les pois, nous constatons que nous pouvons avoir de meilleurs pois et une moisson plus abondante sur un sol léger que sur un sol de forte argile ?

R. Vous changeriez votre sol argileux pour un terrain sablonneux.

Q. Non, je ne dis pas cela. Je dis que nous avons une meilleure récolte de pois sur une terre marneuse que sur un terrain argileux.

LE SÉNATEUR PERLEY.—Les pois croissent mieux sur un sol pauvre que sur un sol riche.

Par M. Cochrane:

Q. Nous pouvons produire une plus forte croissance de paille, mais non une récolte de pois plus abondante.

R. On peut faire beaucoup pour entretenir la vigueur de la récolte, le rendement et la qualité du blé, en se servant du tarare. Mais par la sélection faite au tarare, les variétés étrangères ne peuvent être éliminées de la récolte.

LE BLÉ FIFE ROUGE N'EST PAS PUR.

L'un des plus sérieux inconvénients de la récolte du blé, dans l'Ouest, au moment actuel, c'est le fort mélange qui est général par tout l'Ouest, de variétés étrangères de blé. Lorsqu'une demi-douzaine de variétés de blés poussent ensemble, comme cela se produit en ce qui concerne la moyenne de la récolte du blé, dans l'Ouest, il est impossible que toutes ces variétés mûrissent en même temps. On peut dire la même chose du grain semé sans avoir été soigneusement criblé. Les plantes faibles provenant des grains ratatinés ne poussent que plus tard et ne mûriront pas en même temps que les plantes vigoureuses et saines. On ne saurait trop recommander, ne serait-ce que pour éliminer ces variétés étrangères aux cultivateurs de l'Ouest de s'habituer à cultiver leur grain de semence, sur un terrain spécialement préparé, et de cultiver, chaque année, environ 10 acres comme base de production de leur grain de semence destiné à produire leur récolte principale.

Par le président:

Q. M. Clark, je désirerais faire ici une observation. J'ai remarqué dans les champs de blé, l'année dernière, que quelques champs avaient plus que d'autres une grande proportion de blé barbu, qui n'était pas du Fife rouge. Comment cela se fait-il ?

R. Le blé barbu est, croit-on, le vieux blé d'Assiniboine. C'est un blé de médiocre qualité pour la monture. Il mûrit plus tôt et s'égrène plus facilement que ne le fait le Fife rouge; conséquemment, une grande proportion de ce premier blé reste sur le terrain après que l'on a enlevé une récolte composée de ces deux variétés. L'année prochaine, une plus grande proportion de ce blé apparaîtra dans la récolte cultivée, et de cette façon, ce blé tend à s'accroître d'année en année.

L'ASSOCIATION CANADIENNE DES GRAINETIERS.

L'association canadienne des grainetiers a été d'abord organisée afin de travailler à un plan général pour l'amélioration de la récolte par l'emploi d'un grain de semence de classe supérieure. C'est maintenant une organisation tout à fait distincte de notre ministère de l'Agriculture, et, qui fait un travail relatif à l'amélioration des récoltes, tout à fait analogue au travail des associations d'éleveurs pour l'amélioration du bétail. Notre ministère donne son appui à l'association et celle-ci se porte garant pour les grainetiers qui se soumetttent à ses règlements en ce qui concerne la production du grain de semence.

VINGT-SEPT EXPOSITIONS DE GRAINS DE SEMENCE ORGANISÉES ET TENUES.

Il est évident que le meilleur encouragement que nous puissions donner aux cultivateurs qui font une spécialité de cultiver du bon grain de semence consiste à leur aider à se pourvoir d'un marché pour leurs produits. Nous avons donc entrepris d'organiser des expositions de grains de semence dans les trois provinces de l'Ouest, l'année dernière. Le but de ces expositions de grains de semence est avant tout commercial; il s'agit de réunir, à une saison favorable de l'année, et les cultivateurs qui ont à vendre une abondante quantité de bon grain de semence, et ceux qui désirent acheter leur provision de grain de semence.

RÈGLEMENTS TOUCHANT LES EXPOSITIONS DE GRAINS DE SEMENCE.

Les règlements adoptés pour les expositions de grains de semence ont été virtuellement uniformes dans toutes les expositions organisées, et sont comme suit :—

1. Tous les grains de semence admis au concours doivent avoir été cultivés par l'exposant durant l'année.

Q. Aucun grain de semence ne sera admis au concours pour les prix, à moins que la quantité de grain de semence à vendre, semblable aux échantillons exposés, ne soient d'au moins 50 boisseaux de blé, 30 boisseaux d'avoine, 20 boisseaux d'orge, 10 boisseaux de graine de lin, 5 boisseaux de graines de Brome, 5 boisseaux d'ivraie vivace, et 3 boisseaux de mil.

3. Dans ces classes de 1 à 7, deux boisseaux de grains de semence seront exhibés, dans celles de 8 à 11 inclusivement, un boisseau; tous les échantillons de grains de semence seront censés être les représentants de la quantité totale de la semence offerte en vente par l'exposant.

4. On n'exigera aucun prix.

5. Aucune récompense ne sera accordée pour les échantillons contenant des impuretés, lesquelles, dans l'opinion du juge seront de nature nuisible.

6. Aucun exposant ne recevra plus d'un prix dans une section.

7. Tous les échantillons de grains de semence devront être étiquetés après qu'ils auront été jugés, avec le nom et l'adresse de l'exposant, le nom de la variété ,la quantité du grain de semence en vente et le prix de vente.

8. En cas de contestation, une déclaration solennelle conforme à la loi, à l'effet que l'on s'est conformé aux règlements ci-dessus, peut être exigée de chacun des exposants.

9. Tous les échantillons pour le concours doivent être livrés dans la salle d'agriculture, pas plus tard qu'à 10 a.m., et ils ne seront pas enlevés avant la fermeture de l'exposition.

Le but de ces expositions de grains de semence a été d'abord de réunir ensemble, en un temps opportun de l'année, les cultivateurs qui ont à vendre une certaine quantité de bons grains de semence et ceux qui désirent en acheter. J'ai ici quelques copies des programmes des expositions de grains de semence. En voici un :—

LA PREMIÈRE EXPOSITION ANNUELLE DE GRAINS DE SEMENCE.

De la société d'agriculture d'Alemeda (assistée par le service des grains de semence du Dominion), aura lieu à Alemeda, Saskatchewan, le mercredi 21 mars 1906, pour l'exposition, la vente et l'échange des grains de semence.

Liste des prix.

Les prix suivants seront décernés pour les meilleurs échantillons exposés, selon les règlements qui régissent les expositions de grains de semence.

Classe.	Premier.	Second.	Troisième.
1. Blé de printemps, Fife rouge..	$10	$5	$3
2. Avoine—blanche, toute variété..	3	2	1
3. Orge—six rangées, toute variété..	3	2	1
4. Orge—deux rangées, toute variété..	3	2	1
5. Seigle de printemps..	2	1	0
6. Pois des champs..	2	1	0
7. Graine de lin..	2	1	0
8. Mil (16 livres)..	2	1	0
9. Brome (*Bromus inermis*) 16 livres..	2	1	0
10. Graines d'ivraie vivace (*Agropyrum tenerum*) 16 livres..	2	1	0
11. Prix spécial par l'association canadienne des grainetiers, Ottawa, pour le meilleur échantillon de 2 boisseaux de blé ou d'avoine de toute variété. provenant de grain de semence enregistré dans les archives de cette association en 1904. Médaille, valeur..	6		

Q. Est-ce que les cultivateurs prennent un vif intérêt à ces expositions de grains de semence ?

R. L'année dernière, ils y ont pris de l'intérêt d'une façon exceptionnelle.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Quelle quantité de grains exposent-ils ?

R. On permet à un cultivateur d'exposer deux boisseaux, qui doivent représenter l'ensemble des grains qu'il a en vente. J'ai lu les règlements touchant les expositions de grains de semence.

Q. Cela l'empêche de choisir le grain de semence. Il lui faut affirmer que c'est là une moyenne des 50 boisseaux qu'il a en vente ?

R. Oui. Le programme de ces expositions comprend l'expertise du jury et les conférences sur la manière de reconnaître les matières et les défauts du grain. Un conférencier additionnel pour ces expositions de grains de semence a été fourni par le ministère de l'Agriculture. Je dois ajouter que les sociétés d'agriculture ont fourni les fonds pour les prix offerts. Nous avons entrepris de payer ces frais d'annonces, c'est-à-dire, de payer pour l'impression de ces programmes, de fournir un juge et un conférencier surnuméraire. Nous n'avons pu envoyer un conférencier additionnel à toutes les expositions de grains de semence, mais nous en avons envoyé un à la plupart de ces expositions.

Par M. Cochrane:

Q. A-t-on fait des expériences avec le Fife rouge dans Ontario ?

R. A la station agronomique d'Ottawa, des expériences ont été faites, ainsi qu'à Guelph. Si le Dr Saunders doit comparaître devant le comité, il pourra donner des renseignements catégoriques à ce sujet. N'étant pas en rapport avec la succursale de la station agronomique, je ne suis pas au courant du travail qui y a été fait.

Q. Comment l'orge à deux rangs se compare-t-elle en productivité avec l'autre variété dans l'Ouest ?

R. D'après ce que j'en sais d'une façon générale, je crois qu'elle est de nature productive, mais plus tardive.

Durant les mois de décembre, de janvier, de février et de bonne heure en mars dernier, douze de ces expositions de grains de semence ont eu lieu dans la province du Manitoba, sept dans la province de la Saskatchewan et huit dans la province de l'Alberta. La liste suivante donne les endroits et les dates où ont eu lieu ces expositions de grains de semence, dans les trois différentes provinces, durant la saison de 1905-1906:—

Manitoba:

Carman, 11 décembre 1905.
Plaines-Gilbert, 23 janvier 1906.
Rivière-au-Cygne, 25 janvier 1906.
Dauphin, 27 janvier 1906.
Virden, 7 février 1906.
Morden, 9 février 1906.
Manitou, 13 février 1906.
Hartney, 15 février 1906.
Portage-la-Prairie, 20 février 1906.
Killarney, 23 février 1906.
Brandon, 28 février au 1er mars 1906..
Neepawa, 2 et 3 mars 1906.

Saskatchewan:—

Grenfell, 19 décembre 1905.
Wolseley, 3 février 1906.
Churchbridge, 21 et 22 février 1906.
Saltcoats, 23 et 24 février 1906.
Regina, 15 mars 1906.
Alameda, 21 mars 1906.
Gainsboro, 24 mars 1906.

Alberta:—

Didsbury, 7 février 1906.
Ods, 8 février 1906.
Innisfail, 9 février 1906.

Edmonton, 12 et 13 février 1906.
Lacombe, 14 février 1906.
Magrath, 19 février 1906.
Lethbridge, 21 février 1906.
Okotoks, 23 février 1906.

A l'exception de deux ou trois, toutes ces expositions de grains de semence ont réussi à atteindre leur but et ont contribué à convaincre de plus en plus les cultivateurs de la nécessité d'employer une semence de qualité supérieure. Pour décerner les prix, l'on s'est servi dans la plupart des cas, d'une échelle de points, et l'on a déposé dans chaque échantillon une copie de la série de points obtenus. Le programme pour chacune de ces expositions comprenait des conférences avec démonstrations par les juges sur la manière d'apprécier la valeur des grains de semence, sur la culture et le choix du grain de semence, et sur les moyens de prévenir la nielle et la reproduction des mauvaises herbes; et bien que le but principal de ces expositions de grains de semence eut été d'offrir une occasion convenable et opportune à la vente et à la dissémination du meilleur grain de semence produit dans toutes les régions, elles ont eu une influence éducative très salutaire et ont créé un sentiment plus général parmi les cultivateurs, en faveur de la production et de l'emploi d'un grain de semence d'une classe supérieure. On s'attend à ce que le nombre de ces expositions de grains de semence, tenues dans les trois provinces de l'Ouest soit considérablement augmenté durant la saison de 1906-1907.

CONCOURS DE CHAMPS CONSACRÉS À LA CULTURE DU GRAIN.

Dans le but d'encourager et de stimuler davantage l'effort individuel en ce qui concerne la culture d'un meilleur blé et d'une meilleure avoine de semence sur un sol bien nettoyé, on a offert aux sociétés d'agriculture, dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta, de leur aider à organiser des concours, où des prix d'une valeur appréciable seront accordés aux champs de dix acres ou plus de grain sur pied, qui seront inspectés avant la moisson et jugés au point de vue de l'utilité, en ce qui concerne la semence. D'après un examen de la proportion des fonds employés par les sociétés d'agriculture, pour stimuler la productivité des grains, il semblerait clairement démontré que les prix offerts dans la classe des produits agricoles—prenant la moyenne de la liste des prix des sociétés d'agriculture, à leurs expositions annuelles, ne sont pas proportionnés à l'importance de la culture du grain dans les provinces de l'Ouest. Cette proportion ne dépasse pas, en moyenne, sept pour cent de la somme totale payée en prix par les sociétés. On peut cependant, se demander s'il serait sage pour les sociétés d'agriculture d'augmenter les sommes offertes en prix pour les échantillons de grains battus qui sont généralement exhibés à leurs expositions annuelles. Règle générale, on pourra constater que les prix qui ont été offerts et décernés, excédaient la valeur de l'échantillon de grains. A ce propos, nous avons communiqué et discuté le sujet avec les ministères provinciaux de l'agriculture afin de tenter d'établir des règlements convenables qui feraient loi dans les concours, et de travailler de concert pour mettre le projet à exécution. Comme résultat, une offre a été faite aux sociétés d'agriculture de chacune de ces trois provinces à l'effet que si elles fournissent, de leurs fonds, $100 pour être distribués en prix représentés par une somme d'argent pour 10 acres de champs de grains de semence, le service des grains de semence entreprendra de fournir des juges compétents et de payer les dépenses occasionnées par l'expertise.

RÈGLEMENTS RELATIFS AUX CONCOURS DES CHAMPS.

Les règlements suivants pour la régie des concours ont été rédigés et approuvés par le ministère provincial de l'agriculture dans chacune des provinces de la Saskatchewan

et de l'Alberta qui ont accordé une subvention spéciale de $100 à chacune de leurs sociétés d'agriculture qui organisera semblable concours.

1. Les concours durant cette saison seront limités aux champs de blé, toutes les variétés de blé étant admises.

2. Des prix au montant de pas moins de $100 seront offerts et divisés comme suit: premier prix, $40; second prix, $30; troisième prix, $20; et quatrième prix, $10.

3. Les champs inscrits pour le concours compredront 10 acres en tout.

4. Nul autre que les membres payants de la société d'agriculture dirigeant le concours n'aura la permission de concourir.

Par le sénateur Perley:

Q. C'est tout simplement un champ de dix acres ?

R. Tout simplement un champ de dix acres.

Q. Ni plus ou ni moins ?

R. Pas moins de 10 acres en tout.

Q. Peut-il faire partie d'un champ de 100 acres ?

R. Oui.

Q. Ou d'un champ de 200 acres ?

R. Oui.

5. Un prix d'admission de $2 sera exigé.

6. Nul concurrent n'aura la permission de faire plus d'une entrée et l'on ne permettra à personne de prendre part à plus d'un concours durant une année quelconque.

7. Chaque concurrent s'inscrira pour le concours de la société dont le siège d'affaires est le plus rapproché de sa ferme et pour le concours d'une seule société.

8. Tous les champs de concours de chacune de ces sociétés, seront dans un rayon de 15 milles du principal siège d'affaires de la société dont ils relèveront.

9. Tous les champs seront soumis à l'expertise d'un comité de juges, choisis par le service des grains de semence du ministère de l'Agriculture du Dominion, selon l'échelle suivante de points:—

	Points.
Convenance de variété	10
Absence de mauvaises herbes	25
Absence d'autres variétés et d'autres espèces de grains	20
Absence d'attaque de nielle, de rouille et d'insectes	15
Vigueur de la croissance et uniformité, grosseur de l'épi, raideur de la paille, rendement apparent	30
	100

Par M. Broder:

Q. Vous mettez l'exemption des mauvaises herbes parmi les qualités principales ?

R. J'ai lieu de croire qu'il en est ainsi dans l'Ouest.

Par M. Cochrane:

Q. J'aimerais à demander si l'on a fait des expériences ? Pouvez-vous me donner des renseignements relatifs aux expériences faites en ce qui concerne le trêfle ? Comment le trêfle rouge y croîtrait-il s'il était semé avec le blé, semé au printemps, à quelle croissance cette semence arriverait-elle, dans des circonstances ordinaires durant la saison ?

R. Si vous me le permettez, M. Cochrane, je vais terminer cette affaire particulière relative au sujet dont je parle et je répondrai à cela immédiatement après.

Par le sénateur Perley :

Q. A quel âge la récolte doit-elle être examinée et jugée ?

R. Le jugement devra être rendu au cours des trois semaines qui précèdent le temps où la moisson est prête à être coupée.

Par M. Broder:

Q. Le temps où elle doit être coupée ?

R. Oui, nous avons calculé qu'une juge spécial pourrait faire cette besogne pour trois sociétés d'agriculture. Dans la province de la Saskatchewan, cette année, je compte qu'il y a trente sociétés d'agriculture qui vont entreprendre ce travail. Vous pouvez voir que le but principal de ces concours est d'encourager directement les cultivateurs a produire une meilleure classe de blé de semence. D'après mes calculs, il en coûtera à chacune des sociétés d'agriculture pour faire ce travail environ $30 ou $40. Cette somme ne couvrira que les frais d'expertise.

Par M. Cochrane:

Q. Le ministère d'ici paie-t-il ces dépenses ?

R. Le ministère d'ici paiera les frais d'expertises.

Par le sénateur Perley:

Q. A l'exception des prix ?

R. Le ministère, d'ici, n'offrira pas d'argent pour les prix. Ce service est rendu aux gens de l'Ouest à condition qu'ils fournissent des prix d'une certaine valeur, particulièrement pour le blé de semence.

10. Les entrées doivent être faites le ou avant le 1er juillet 1906, au moyen de formules spécialement préparées par le secrétaire, qui devront de plus comprendre, pour l'information des juges:—

(*a*) Le nom du concurrent et son nom de baptême au long.
(*b*) L'adresse de son bureau de poste.
(*c*) La situation de la ferme sur laquelle se trouve le champ inscrit pour le concours (section, township et rang).
(*d*) La distance à partir de la ville la plus rapprochée où passe le chemin de fer.

11. Aussitôt que possible après le 1er juillet, le secrétaire transmettra au ministère un relevé de toutes les inscriptions contenant en outre les détails mentionnés dans le paragraphe précédent.

12. Tous les juges useront de leur discrétion relativement à la distribution des prix décernés. Les prix ne seront pas décernés à moins que les champs ne soient jugés dignes de récompense.

Vous comprendrez la nécessité qu'il y a pour le juge d'avoir tous ces renseignements avant qu'il commence son travail. Il nous faut du temps pour faire ces arrangements.

Par M. Sproule:

Q. Je crois que le but de cette inscription est de s'assurer que le cultivateur donnera une attention spéciale à ce champ particulier. Ce serait à merveille si chaque cultivateur n'avait que ce champ, mais avec des fermes de 300 à 400 acres dans des périodes diverses de croissance, il serait difficile de dire quelle partie spéciale du champ il serait préférable d'inscrire pour le concours.

Par M. Broder:

Q. Ce cultivateur a, dès le printemps, l'intention de travailler à obtenir un prix et il fait son choix et son inscription en conséquence.

R. Le but principal que nous essayons surtout d'atteindre est d'obtenir des cultivateurs qu'ils sèment leur grain de semence sur un terrain spécialement préparée, et qu'ils y pourvoient dès le printemps. Pour cette année, ils pourront concourir avec dix acres en tout, de n'importe quelle partie de leurs champs ; dans le concours avec les cultivateurs qui cultivent le blé de semence sur un terrain spécialement préparé, ils ne seront peut-être pas parmi ces gagnants. J'espère que ce travail sera continué pendant

au moins cinq ans. Les cultivateurs constateront au cours des années à venir les avantages qu'ils peuvent retirer en cultivant leur grain de semence dans des terrains spécialement préparés à cet effet, et en s'efforçant d'entretenir leur récolte dans les meilleures conditions possibles de netteté, de vigueur et de fécondité.

Ce travail va amener des dépenses considérables de la part de la division des grains de semence, mais on croit que les avantages qu'on en retirera, si les concours se continuent pendant une période de cinq ans et plus, compenseront amplement les dépenses et constitueront une amélioration permanente en ce qui concerne la culture des champs de l'Ouest et particulièrement en ce qui concerne la qualité du blé qui sera produit.

LE CHOIX SPÉCIAL DES GRAINS.

Je désire maintenant parler brièvement de la campagne d'éducation spéciale en faveur de la bonne semence et de la netteté des fermes que nous avons menée dans les trois provinces de l'Ouest durant les derniers mois d'hiver. Le plan consistant à utiliser certains trains spéciaux, pourvus de tout le matériel nécessaire pour donner aux cultivateurs des conférences démonstratives sur des sujets spéciaux et appropriés, a été dirigé avec plus ou moins de succès dans l'Iowa, l'Illinois, le Minnesota, le Wisconsin et autres Etats du sud, durant les cinq dernières années, par les autorités de l'Etat et les compagnies de chemin de fer travaillant de concert avec elles. En considération de ce travail, M. William White, de Winnipeg, vice-président du chemin de fer du Pacifique Canadien, nous a écrit une lettre suggérant que si notre ministère trouvait bon d'instituer une campagne éducative semblable dans les provinces de l'Ouest, nous pourrions être assurés de la coopération des compagnies de chemins de fer de l'Ouest. La nécessité d'une telle campagne a été plus clairement démontrée peu de temps après que l'on eut commencé la moisson et le battage du blé. On a finalement conclu avec le Pacifique Canadien et la compagnie de chemin de fer du Grand Nord Canadien, des arrangements en vertu desquels les dites compagnies ont fourni les wagons spéciaux et les fait circuler sur les différentes lignes faisant des arrêts d'une heure ou plus selon que l'indiquerait un itinéraire approuvé. Notre ministère de l'Agriculture a annoncé la campagne, a pourvu les wagons de conférences de tous les matériaux utiles aux conférenciers pour leurs démonstations, a organisé le personnel des conférences, et s'est chargé de tout le travail éducatif. Afin de connaître davantage les besoins des divers districts avant de les visiter, des échantillons de grains ont été obtenus, grâce à la bienveillance de M. David Horn, inspecteur en chef des grains à Winnipeg. Ces grains ont été choisis par M. Horn de façon à indiquer quelles difficultés l'on aurait à rencontrer dans les différents districts visités par "le convoi de semence". Par ce moyen, l'on a pu obtenir d'avance des renseignements exacts sur les différentes sortes de mauvaises herbes qui foisonnent aux endroits à visiter; aussi sur la condition de la récolte relativement à la nielle. De cette façon, les renseignements particulièrement désirés par les cultivateurs ont été recueillis et transmis de façon à abréger le temps qu'il aurait fallu consacrer à permettre aux cultivateurs de poser des questions. Deux discours de vingt minutes chacun ont été prononcés à chaque assemblée; on allouait dix minutes après chaque discours pour la discussion. Je dois dire que dans quelques cas, nous avons jugé à propos de modifier ce programme et de faire trois conférences, d'environ douze à treize minutes chacune.

Par M. Herron:

Q. Reviendrez-vous sur ce sujet avant de finir, je désire dire quelque chose à ce sujet.

R. Oui.

Les principaux sujets traités ont été ceux-ci: "L'importance qu'il y a d'employer un bon grain de semence, fort, vigoureux et pur comme moyen de combattre la nielle,

d'accroître le rendement du grain et d'améliorer sa qualité, et, " Les mauvaises herbes et leur destruction ". En tout, 206 assemblées ont été tenues, couvrant une période de temps s'étendant du 8 janvier au 3 mars inclusivement, et de trois à cinq assemblées ont été tenues chaque jour. L'assistance moyenne des gens par assemblée a été de 140, dont quatre-vingt-quinze pour cent étaient des cultivateurs. Le fait que pendant toute cette campagne il n'a été nécessaire d'annuler que trois assemblées pour cause de mauvais temps, cela parle éloquemment en faveur du climat de l'Ouest canadien et de la bonne administration des compagnies du chemin de fer à qui revient pour une large part, le mérite de l'incontestable succès de cette campagne. Il a été très encourageant et particulièrement agréable pour moi personnellement, ainsi que pour le personnel de conférenciers et pour tous les intéressés d'avoir la sympathie sans réserve des gens de l'Ouest, et l'appui de la presse dans nos efforts pour rendre autant de services que possible au moyen de cette campagne.

Par M. Herron:

Q. J'allais justement remarquer que bien que les conférences et tout ce qui s'y rapporte aient donné la plus grande satisfaction, à Pincher-Creek, j'étais à cet endroit l'année dernière, et l'impression générale dans cette région, a été que la durée de ces conférences était trop courte. Lorsqu'un cultivateur fait de vingt à trente milles en voiture—ce qu'ont fait un grand nombre, peut-être cinquante d'entre eux, comme à l'endroit où je demeure, et qu'il ne peut avoir que dix ou quinze minutes de discussion sur ce sujet important, il est facile de comprendre que cela ne suffit certainement pas pour renseigner les gens, ni même pour les récompenser de la peine qu'ils s'étaient donnée en venant de si loin. Je crois que si ces trains étaient divisés, ou si les gares d'arrêt étaient fixés à environ deux par jour, cela donnerait dix fois plus de résultats qu'on n'en obtient maintenant en donnant trois ou quatre conférences par jour.

R. Nous avons constaté, peu après notre départ, que le temps que nous pouvions donner à chaque arrêt était correct. Mais nous nous efforcions de parcourir tout l'Ouest, et, malheureusement, l'hiver dans l'Ouest, n'est pas assez long.

Par M. Broder:

Q. Il y a des gens qui pensent qu'il y a trop d'hiver par là ?

R. Avant de discuter la loi de 1905 sur le contrôle du grain de semence, je veux répondre à la question posée par M. Cochrane relativement à la culture du trèfle dans les provinces de l'Ouest, laquelle culture peut être considérée comme étant encore à l'état d'expérimentation. En un mot, je dirais qu'à mon avis, dans les parties boisées de l'Ouest, on peut cultiver avec succès le trèfle rouge et récolter également la graine de trèfle rouge.

Par M. Cochrane:

Q. Je ne pensais pas à cela, ce que je voulais dire était ceci: Pourrait-on y déterminer une forte croissance de trèfle? Ou en d'autres termes est-ce qu'on produirait assez pour permettre d'enfouir la récolte afin de fertiliser le sol ?

Par M. Schaffner:

Q. Quel besoin avons-nous d'avoir de l'engrais ?

M. Cochrane.—Vous en aurez besoin; vous ne devez pas croire que vous pourrez vous en passer tout à fait.

Par M. Schaffner:

Q. Vous croyez que l'on gagnerait beaucoup en semant du grain arrivé à sa maturité ?

R. Oui, je n'en ai aucun doute.

Q. Dans l'ouest, un cultivateur qui a 200 acres à cultiver n'est pas considéré comme ayant une forte tâche lorsqu'il s'agit de récolter; c'est là une ferme d'une éten-

due ordinaire, et il peut commencer à semer le lundi matin et il aura à peu près tout semé dans une semaine, et alors, il peut arriver que la pluie tombe et que le blé qu'il a semé en dernier lieu soit plus prospère et que le tout mûrisse presque en même temps. Si le cultivateur laisse son blé mûrir, on peut être presque certain qu'une forte tempête de vent l'abattra sur son champ et qu'il perdra la moitié de son blé. Il me semble que dans le Manitoba, il n'y a qu'une chose que l'on puisse faire, c'est d'obtenir que le cultivateur réserve pour le grain de semence, dix ou quinze acres de son terrain et le laisse mûrir tandis qu'il s'occupe de récolter le reste de sa moisson.

R. D'après mon expérience et la connaissance que j'ai de l'ouest, je dirai que les cultivateurs ont peut-être tort de couper leur moisson principale tandis qu'elle est encore verte, comme ils le font constamment.

Q. Je vous demande pardon, je crois qu'ils ont coupé toute leur moisson, qu'elle soit mûre ou verte, qu'ils l'ont mise dans les greniers et que c'est de là qu'ils prennent leurs grains de semence.

R. Si les cultivateurs pouvaient être amenés à consacrer dix acres ou plus de leur terre à la culture du grain de semence et à avoir cette étendue chaque année comme base de leur approvisionnement, de grain pur, ils contribueraient énormément à accroître la vigueur et la pureté de leur moisson, et à produire une récoltes qui résisterait à la nielle et à la rouille bien mieux que toutes les récoltes que la plupart d'entre eux recueillent maintenant.

Par M. Cochrane:

Q. Avant de laisser le sujet du trèfle, est-ce votre opinion que le trèfle ne peut être cultivé avec succès sur le même terrain que les autres grains? Germe-t-il et croît-il, de la même façon que dans Ontario avec tout le reste ?

R. Oui, mais l'hiver tue le trèfle semé sur le veldt dans l'ouest. Du moins, je ne puis affirmer encore que l'on ait réussi même passablement à récolter du trèfle, excepté aux endroits où il était protégé contre les intempéries de la saison.

Par M. Schaffner:

Q. Pas le trèfle blanc; ce que vous dites s'applique-t-il au trèfle blanc ?

R. Il ne s'agit pas du trèfle blanc mais du trèfle rouge.

Par M. Cochrane:

Q. Est-ce qu'on le sème pour la récolte ou pour la graine ?

R. Le trèfle réussit très bien durant la première saison, pourvu qu'on le sème sans qu'on l'ait préalablement fait germer, l'humidité du sol est un des problèmes sur lequel il faut compter, car si on sème le trèfle en germe, l'humidité tue la plante tandis qu'elle n'est encore qu'en herbe.

Par le sénateur Perley:

Q. J'en ai semé trois fois et je n'ai jamais vu poindre seulement une herbe.

R. Le trèfle était germé ?

Q. Oui.

Par M. Schaffner:

Q. Le trèfle blanc croît tout le long des voies ferrées, ici?

R. Oui, le trèfle blanc poussera.

Q. Quelle est la variété de trèfle cultivée ici?

R. Le trèfle Mammoth est le plus vivace et résistera au climat de l'Ouest, bien mieux que le trèfle commun rouge, c'est-à-dire le moindre de tous les trèfles rouges.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Faites-vous quelque chose dans le sens d'une propagande pour encourager les cultivateurs à établir un système de rotation afin de conserver la fertilité du sol ?

R. Oh ! oui cela se fait presque chaque année en vertu du système régulier des cercles agricoles. Ceci n'est pas sous la surveillance directe de la division des grains de semence; notre travail est en grande partie limité à la diffusion des connaissances relatives à la production et à l'usage des grains de semence de tous genres.

Q. Vous ne faites rien de cela ici ?

R. Oui.

Q. Je désirerais ajouter un mot à ces témoignages, c'est que je crois que le gouvernement, les chemins de fer et les hommes qui ont pris part à cette campagne méritent beaucoup de louanges. Je crois que ces convois de chemins de fer parcourant le pays ont procuré de grands avantages aux cultivateurs. Dans notre ville, les convois étaient loin de pouvoir contenir toute la foule. M. Herron a parlé de dix minutes d'arrêt à Pincher-Creek; ils ont passé une heure avec nous. Le Dr Fletcher a parlé à notre assemblée, et il a parlé pendant quarante minutes.

R. Nous sommes partis avec deux fourgons; chacun de ces fourgons était pourvu des matériaux nécessaires aux démonstrations que nous avions à faire. Les exemples étaient préparées dans l'intention d'abréger les discours et de façon à laisser dans les esprits une impression claire et exacte. En ayant recours à ces exemples ou démonstrations, un conférencier faisait plus en dix minutes, pour laisser dans les esprits une impression claire et juste qu'il ne l'aurait fait en parlant pendant une heure.

Par le sénateur Perley:

Q. Un conférencier ordinaire n'est pas encore entré en matière deux minutes après avoir commencé.

R. C'est très vrai; il nous a fallu apprendre à parcourir toute la distance d'un seul élan.

Q. Si j'ai bien compris, vous vous occupiez surtout de la nielle et des mauvaises herbes.

R. Oui, la mission a été longue; ceux de nous qui devaient rester sur le convoi depuis le commencement jusqu'à la fin ont trouvé que la besogne était dure. Nous n'avons pas eu assez d'occasions de respirer le bon air et de faire un peu d'exercice.

LOI DU CONTRÔLE DES GRAINS.

La loi du contrôle des grains est entrée en vigueur le 1er septembre l'année dernière. La récolte de graine de mil et de trèfle, en 1905, a dépassé de beaucoup la moyenne ordinaire au point de vue de la pureté, ce qui a rendu moins difficile que d'ordinaire, cette année, la mise en vigueur de la loi.

Avant l'entrée en vigueur de cette loi, un bulletin n° S-1, qui contenait une copie de la loi accompagnée d'instructions et d'explications détaillées aux grainetiers et aux cultivateurs a été préparé et 50,000 exemplaires en ont été imprimés et distribués d'une façon aussi équitable que possible aux cultivateurs et aux grainetiers dans toutes les provinces. Notre premier effort a eu pour but de mettre les grainetiers bien au courant des dispositions de cette loi. Nous avons constaté que nous ne le pouvions mieux faire qu'en leur démontrant comme elle s'appliquerait aux grains de semence qu'on avait à offrir en vente. Durant l'automne et les premiers mois d'hiver, mon représentant pour la province d'Ontario, M. T. G. Raynor, a fait l'inspection de la récolte qui avait été battue et mise sur les marchés par les cultivateurs. Une des démonstrations les plus frappantes de l'effet de la loi durant la première année, a été l'augmentation des prix payés aux cultivateurs pour les graines de mil de trèfle lorsque ces graines étaient exemptes de mélange. Ceux qui avaient véritablement de bonnes graines sans alliage de trèfle rouge et de trèfle d'Alsik ont reçu un prix s'élevant de 50 cents à $2 par minot de plus que le prix payé pour les graines de même espèce, mais de valeur inférieure. Cette augmentation des prix payés pour la meilleure marchandise fera, sans doute, beaucoup pour encourager la production des grains de semence de bonne qualité et la lutte contre les mauvaises herbes.

Dans le but d'améliorer davantage non seulement la qualité des graines de mil et de trèfle en particulier, mais aussi les graines de semence des céréales, des arrangements ont été conclus l'année dernière grâce auxquels 55 assemblées de grainetiers ont été tenues dans les provinces d'Ontario et de Québec. Ces assemblées ont toutes eu lieu dans les champs où une partie avait été réservée pour les grains de la reproduction et où la croissance des mauvaises herbes se montrait le plus. Continuant cette œuvre, soixante-dix réunions ont été organisées dans la province d'Ontario, trente-six dans les districts de la province de Québec où l'on cultive les grains de reproduction et des séries d'assemblées dans chacune des trois provinces maritimes. Ces assemblées ont été organisées grâce à la coopération des instituts agricoles dans chacune des provinces. Les sujets que l'on devait discuter à ces réunions, comprenaient: "La meilleure méthode pour produire une forte et pure semence de mil de trèfle d'Alsik et de trèfle rouge"; "Le nettoyage de la récolte de trèfle à graine avant qu'elle soit coupée"; "Les mauvaises herbes et comment elles s'introduisent sur la ferme"; "La mise en vente d'un grain de semence tout à fait pur pour le commerce"; "Comment améliorer le rendement et la qualité de l'avoine, du blé, de l'orge, du maïs, et des pommes de terre, au moyen de la sélection de la semence".

Outre ce que j'ai fait moi-même, chacun des fonctionnaires de district, travaillant sous mes ordres, a été autorisé à agir comme inspecteur officiel de grains, en vertu de la loi du contrôle des grains, par décret de l'éxécutif, et ils ont été tous très occupés durant les derniers trois mois à inspecter les grains de semence offerts en vente dans les villes et les villages de leurs districts respectifs, et à donner des instructions aux grainetiers relativement à ce qu'on attendait d'eux d'après les dispositions de la loi du contrôle des grains.

Je suis très heureux de pouvoir déclarer que, depuis dix ans au moins, jamais la quantité de grains de semence d'une qualité vraiment inférieure offerte à la vente en détail, aux cultivateurs n'a été aussi minime que cette année. L'amélioration de la qualité des graines de mil et le trèfle, en particulier, depuis 1902, a été très satisfaisante et l'on peut à bon droit attribuer cela en grande partie aux discussions à la chambre des communes sur le projet de loi touchant l'inspection et la vente des grains de semence et au travail éducatif qui a été fait et continué par les diverses organisations dans toutes les parties du Dominion et finalement à l'influence de la Loi du contrôle des grains de semence.

L'augmentation du travail relatif à l'examen du grain de semence pour les grainetiers et les cultivateurs a été la conséquence naturelle de la mise en vigueur de cette loi. Cet accroissement avait été amplement prévu, et l'on s'y était préparé de façon à rendre les services efficaces. Il est particulièrement difficile de conclure ce travail de manière à ce qu'il soit satisfaisant pour tous, vu que la majeure partie des grains de semence nous arrive entre le 15 février et le 15 avril, et que dans la majorité des cas, les rapports nous sont demandés par le retour de la malle. Plus de 3,000 échantillons ont été reçus et examinés au point de vue de la pureté ou de la germination, ou de l'une et de l'autre, depuis le 1er juin. Chacun de ces échantillons demanderait, en moyenne, environ deux heures d'ouvrage, pour une personne travaillant dans le laboratoire des grains de semence. Les rapports sont tous faits sur des formules imprimées, dont la rédaction est aussi simple que possible, et de manière à n'exiger que le minimum d'écritures possibles, et à éviter en même temps, la possibilité de toute erreur. Quatre-vingt-trois échantillons ont été reçus sous le sceau de nos inspecteurs officiels. L'analyse de ces échantillons se fait actuellement, et bien que ce travail soit assez avancé pour permettre de dire que l'on a constaté de nombreux cas d'infraction à la loi, dans la plupart de ces cas, il semble évident que la contravention à la loi n'a pas été volontaire de la part du vendeur en détail.

Messieurs, je vous remercie tous en particulier et en général, de m'avoir écouté si patiemment, et je serais très heureux de vous voir, en tout temps, soit individuelle-

ment, soit collectivement au laboratoire des grains de semence. Je vous demande de faire une visite à l'édifice canadien de la rue Slater; nous sommes au septième étage.

Par M. Wright (Muskoka).

Q. Est-ce que le ministère a intenté des poursuites à ceux qui ont commis une infraction à la Loi du contrôle des grains de semence, l'année dernière ?

R. Pas encore. Nous avons environ 15 cas actuellement à l'étude. Je veux dans tous ces cas, les étudier avec beaucoup de soin, avant que d'intenter des poursuites. Je désire m'assurer d'abord, si le vendeur a tenté de se soustraire à la loi, ou s'il a volontairement fait preuve de négligence après avoir été averti, ou après que les dispositions de la loi lui ont été clairement expliquées.

Q. Qu'entendez-vous par averti ? Pour qu'un homme soit poursuivi, faites-vous de cet avertissement une condition préalable de la poursuite ?

R. Non, comme mesure d'opportunité nous nous sommes efforcés, cette année, d'instruire les grainetiers relativement aux dispositions de la loi et à ce que l'on attend de leur part. Ce travail est fait par l'intermédiaire des représentants des districts, qui comme je l'ai déjà dit, sont autorisés à agir en qualité d'inspecteurs.

Q. Ceci est pour les grainetiers en gros ?

R. Les grainetiers en gros et en détail aussi. Par exemple, dans la province d'Ontario, M. Raynor est parti, au commencement du mois de mars, cette année, vers l'époque où les marchands de détail reçoivent leurs approvisionnements. Il a fait aux grainetiers une visite qui n'était pas officielle et il a inspecté leurs grains; il leur a expliqué ce que l'on attendait d'eux, et il leur a dit que si des grains de semence étaient offerts en vente, la loi exigeait telle ou telle chose. Si nous recevions, plus tard, dans la saison, des plaintes concernant ces marchands, ou si notre inspecteur retournait à ces endroits et faisait l'inspection du grain de semence, ces marchands n'auraient aucune excuse raisonnable pour ne pas être poursuivis au cas où ils seraient convaincus d'avoir vendu des grains de semence en contravention à la loi.

Q. Voulez-vous donner, en quelques mots, les instructions données à l'inspecteur indiquant ce qu'il doit faire et ce qu'il doit dire ; qu'a-t-il à faire ?

R. Les inspecteurs ont reçu instruction de demander d'abord au vendeur de grains s'il a reçu un exemplaire de la Loi du contrôle des grains et s'il est au courant des dispositions de la dite loi. Sinon, il doit lui expliquer la loi et lui laisser un exemplaire du bulletin S-1.

Q. De fait, est-ce que le marchand ne met pas toutes ses boîtes de grains sur une rangée et n'en laisse-t-il pas voir la qualité ? Comment saurait-il quelle boîte contiendrait le n° 1 ou le n° 2 ?

R. S'il vend ses grains de cette façon, il a parfaitement le droit de les vendre sur échantillon, comme il peut l'avoir fait durant vingt ans, à moins que ces grains ne tombent sous le coup de l'une des dispositions de l'article 6 de la loi où il est dit qu'il ne doit point y avoir plus de cinq graines de semence de mauvaises herbes sur 1,000 de bonne semence. Cet article a été jugé nécessaire afin de restreindre la vente pour les semailles en Canada des criblures des graines de trèfle récoltées dans l'Ontario, et dont une grande quantité est exportée dans les pays étrangers.

Q. Mais ce doit être très difficile à un marchand de discerner tout cela, de connaître les noms de toutes les mauvaises graines.

R. S'il y a une balance raisonnablement sensible, une balance avec laquelle il puisse peser exactement le huitième d'une once, il peut très aisément déterminer si la semence est conforme à la loi en suivant les instructions données dans le bulletin n° S-1.

Q. Mais, il devrait d'abord connaître les graines de mauvaises herbes ?

R. Nous essayons de lui aider en cela aussi. C'est l'une des premières objections qui aient été soulevées, il y a trois ans, lorsque les grainetiers ont dit: " On ne peut s'attendre à ce que nous connaissions toutes les graines qui produisent des mauvaises

herbes ". Nous avons entrepris d'en faire une collection qui contient une centaine de différentes espèces de graines. Nous avons payé $250 pour deux cent cinquante de ces échantillons et les bouteilles nous ont coûté $1.50 la grosse. Nous vendons les caisses complètes contenant les graines de semence de mauvaises herbes comme celle que j'ai ici, pour $2. Mais nous nous sommes aperçus qu'avant la mise en vigueur de la loi, les grainetiers n'avaient aucun désir d'acheter cette collection.

Q. Je suppose qu'il n'y en avait pas un sur cent qui connaissait cette collection ?

R. Ils n'avaient aucune envie de se mettre au courant de la nature des mauvaises herbes qu'ils vendaient aux cultivateurs. Tout marchand ayant cette collection en sa possession pourrait discerner les graines de mauvaises herbes et savoir ce qu'il vendrait. Il pouvait, de cette façon, constater l'identité des graines de mauvaises herbes.

Q. Je suppose qu'il le pouvait, mais ce que je veux démontrer c'est que le marchand ne connaît rien de tout cela. J'ai vendu des milliers de boisseaux de grains de semence et je n'ai jamais, de ma vie, entendu parler de cela avant l'année dernière.

R. Nous avons envoyé deux ou trois bulletins différents aux grainetiers, en gros et en détail, généralement, durant les quelques dernières années, à plus de 7,000 marchands de grains en Canada, et dans chacun de ces envois on a parlé de cette collection. Dans l'un de ces bulletins, il y avait même une gravure illustrant la collection.

Par M. Herron:

Q. Est-ce l'intention du gouvernement de faire circuler cette année, ces convois de grains de semence, à travers le pays, ainsi que cela a été fait l'année dernière ?

R. Il faut toujours être deux pour faire un marché, M. Herron. Notre part de dépenses est considérable, mais la part des dépenses assumée par les compagnies de chemin de fer est aussi considérable sinon davantage. L'opinion que je me suis formée relativement à ces envois de grains de semence est que pour un pays tel que la plus grande partie de l'Ouest canadien, où la population est dispersée, le travail éducatif ne peut être fait avec autant d'avantages de la façon ordinaire, par l'entremise des cercles agricoles qu'il peut l'être au moyen des convois spéciaux. Mais dans un centre aussi populeux que la province d'Ontario, par exemple, ou même dans la partie sud du Manitoba, il nous a été très difficile parfois de pouvoir loger tout le monde dans le convoi. Lorsqu'une délégation de conférenciers peut avoir des trains réguliers, une ou deux fois par jour, et lorsqu'il ne doit y avoir que deux assemblées par jour, je crois qu'il vaut mieux avoir l'assemblée dans une salle selon la manière ordinaire. Mais dans un grand pays comme l'Ouest où la population est peu nombreuse, on doit recommander que la pratique d'employer des trains spéciaux soit continuée.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Ne pourriez-vous pas, dans Ontario, en travaillant d'accord avec le gouvernement local, réglementer les assemblées des cercles agricoles, d'après un plan ou système général par tout le pays? Ce serait un grand avantage pour les cultivateurs que d'avoir les deux assemblées en même temps.

R. Avec l'usage d'un convoi spécial ?

Q. C'est-à-dire avec un convoi, que l'on aurait le même jour pour que les cultivateurs assistent, par exemple, aux assemblées du cercle en même temps qu'aux autres assemblées où la question pourrait être discutée à fond.

R. Les assemblées des grainetiers de grains dont je viens de parler dans la province d'Ontario sont tenues par le service des grains de semence et les cercles agricoles de la province d'Ontario, travaillant conjointement avec lui. Voici une circulaire pour soixante-dix assemblées organisées pour des fins définies.

Par M. Broder:

Q. Il y a une mauvaise herbe ici, qui est appelée "le chardon à la truie" qui fait de terribles progrès dans ce pays et qui est une herbe bien dangereuse pour le cultivateur.

R. C'est l'une des mauvaises herbes signalées par la Loi du contrôle des grains.

Par M. Schaffner:

Q. Je suppose qu'il n'entre pas dans les attributions du ministère de spécifier la valeur comparative du blé gelé destiné à être moulu ?

R. M. Shutt peut vous donner à ce sujet des renseignements plus complets que je ne pourrais le fais.

Q. Vous n'êtes pas employé à la station agronomique; vous êtes ici à l'édifice canadien ?

R. Oui.

Q. Quelles sont vos heures ?

R. Depuis neuf heures jusqu'ici—quelquefois dix heures, et plus tard—nous sommes toujours au poste depuis neuf heures jusqu'à cinq.

Le Président.—Si M. Clark n'a rien fait autre chose dans ces assemblées que d'exposer aux cultivateurs de l'Ouest le fait qu'en donnant leur attention aux grains qu'ils sèment, qu'en ne produisant et ne semant que la meilleure qualité de grains, ils feront plus pour augmenter le volume général des récoltes dans ce pays et pour le conserver indéfiniment, que par tout autre moyen à leur disposition. Je sais, par les expériences que nous avons faites dans Ontario, que plus nous vivons sur une terre, plus nous sommes convaincus que nous devons avoir un grain de semence parfait. J'ai parlé du blé barbu que nous avions vu dans l'Ouest l'année dernière; nous avons eu ce blé avec le Fife dur lorsque nous l'avions eu dans Ontario. Je ne sais comment il se fait qu'il se produise toujours avec le Fife, mais il semble augmenter en quantité à mesure que la valeur du blé diminue et c'est une très pauvre qualité de blé pour la mouture.

M. Clark.—Je sais qu'il est d'usage chez les fonctionnaires de ce ministère, qui comparaissent devant ce comité, de traiter du travail général. Dans le cas actuel, le comité m'a demandé de traiter un sujet spécial, et je l'ai fait. Mais je ne veux pas vous laisser sous l'impression que nous donnons toute notre attention à l'Ouest, parce que j'ai parlé particulièrement des difficultés que nous avons à vaincre là-bas.

Par M. Schell (Glengarry):

Q. Je crois que vous devriez dans vos expériences relativement au traitement du blé au moyen des divers mélanges qui ont été mis sur le marché comme étant propres à prévenir la nielle, et voir si vous ne pourriez pas découvrir un remède qui détruirait les germes de nielle sans détruire le blé. Il est terrible de songer que vous devriez perdre une aussi grande proportion de blé que celle qui ressort des exemples que vous nous avez cités. Cette perte est trop considérable. Il est pénible de songer que par l'emploi ou par l'application du remède, nous voyons les gens de l'Ouest, ou d'ailleurs, qui traitent leur blé perdre une aussi grande proportion de la récolte que celle qui résulte des expériences dont vous nous avez fait part, hier. Je crois que nous devrions pouvoir traiter le blé sans perdre plus de dix pour cent.

Ayant pris connaissance des transcriptions ci-dessus de mon témoignage ,je les trouve exactes.

G. H. CLARK,
Commissaire des grains de semence.

CLASSIFICATION DU BLÉ DU CANADA.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 34,
MARDI, 12 juin 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ce jour à 10 heures et demie du matin, sous la présidence de M. P. H. McKenzie.

M. le PRÉSIDENT.—Messieurs, nous sommes réunis aujourd'hui, vous le savez sans doute, pour entendre des détails sur la classification du blé de l'ouest. Une grande délégation de là-bas est ici présente ainsi que d'autres personnes qui s'intéressent aux questions touchant aux grains de l'est. Hier soir à la réunion des délégués, il a été entendu que la discussion serait conduite d'après le programme que je vous propose maintenant, c'est-à-dire que l'inspecteur en chef des grains du Dominion, M. David Horn, va en premier lieu, prendre la parole. Concernant les orateurs, nous avons pensé qu'il valait mieux donner à M. Horn, autant que possible, le loisir de compléter son rapport avant qu'aucune question ne lui fût posée sur certains points de son discours. Je ne sais pas ce que les membres du comité en pensent, mais cela permettrait à M. Horn de continuer sans interruption, de sorte que son témoignage serait enregistré avec plus d'ordre. C'est pourquoi je me fais un plaisir de donner la parole à M. David Horn, inspecteur en chef des grains, à Winnipeg.

M. SPROULE.—L'expérience m'a démontré, je puis le dire, la sagesse de faire quelques questions à celui qui parle, car s'il n'est interrogé qu'à la fin de son discours, il s'éloigne de son sujet, et les questions ne s'y rapportent pas toujours avec exactitude Il faut constamment revenir en arrière pour savoir à quoi elles ont trait. J'admets qu'il faut éviter autant que possible, de le couper dans son débit, pourtant, il y a des questions qu'il n'est pas impertinent de faire au moment apportun. Les membres du comité, bien que n'aimant pas à créer des difficultés voudraient se réserver le droit qu'ils ont toujours eu ici, et qui selon moi, n'est pas déplacé, de faire des questions opportunes.

M. le PRÉSIDENT.—Je ne veux point imposer une règle inflexible dans cette affaire; cependant il y a des questions qui ne se rapportent pas au sujet de la discussion et qui tendent à en faire sortir l'orateur et à faire introduire des matières étrangères dans notre procès verbal. Mais, Je n'ose pas croire qu'il en sera fait, ainsi donc, nous pouvons commencer en sûreté.

M. HUGHES (Victoria).—Vous avez raison de vous opposer à l'introduction de matières étrangères, mais si la question se rapporte exactement au sujet discuté, il me semble qu'elle doit être permise.

M. DAVID HORN, Winnipeg. s'adresse alors au comité, en ces termes :

M. le Président et messieurs, je regrette de ne pas avoir su à l'avance que vous comptiez entendre un discours, parce que, n'étant pas habitué à parler en public, je m'y serais préparé. La seule chose que je puisse faire est d'essayer de vous expliquer comment se conduit le travail d'une inspection de grains. J'ai à Winnipeg un grand nombre d'employés, j'aime à en avoir autant qu'il m'en faut pour que nous ne soyons pas gênés dans notre travail ; nous avons besoin d'aller vite pour ne pas retarder la

compagnie du chemin de fer. Les trains arrivent à toutes heures le samedi et le dimanche, et il faut que nous soyons prêts à leur arrivée. A l'arrivée d'un train, le conducteur apporte au bureau de la gare des marchandises, une liasse de connaissements. Nous prenons connaissance de ces connaissements et nous préparons une liste des wagons du train. Munis de cette liste, mes hommes vont au train. Ils sont en équipes de quatre ; c'est-à-dire, un homme pour ouvrir et fermer les portes des wagons, deux autres pour échantillonner et qui s'appellent des aides ou "stickers", et un contremaître. L'employé qui ouvre les portes a une liste des numéros des wagons et il commence à ouvrir les portes de tous les wagons du train. Alors un des aides entre dans le premier wagon ouvert. Il a une sonde que vous connaissez tous, je suppose, et il se met alors à prendre des échantillons du grain contenu dans le wagon, selon une formule comprise, c'est-à-dire, qu'il la plonge dans le tas jusqu'à 7 ou 10 points selon la régularité du grain. Puis il étend à la porte du wagon, une toile indispensable à son opération, et il y place chaque échantillon, l'un près de l'autre, de sorte que quand le contremaître se présente au wagon, il voit aussitôt comment s'échantillonne son contenu. S'il croit bon de faire une autre prise avec la sonde, à un endroit spécial du tas, il donne à son aide des ordres en conséquence. Quand il est satisfait de l'épreuve, il mélange les différentes prises et en remplit un sac-échantillon de 2 livres. Il a un ticket sur lequel il écrit le numéro du wagon ; il ne doit jamais prendre le numéro sur sa liste, mais toujours après l'avoir lu sur le wagon même. Ceci est indispensable, parce que sur le connaissement les numéros sont quelquefois transposés. On peut ainsi constater une telle erreur et l'éviter. Le contremaître écrit aussi sur son ticket les observations qu'il a à faire sur le wagon : son opinion sur la qualité et la propreté du grain. Quand cela est fait, l'autre aide qui est dans le wagon suivant, est prêt et le contremaître s'y présente, répète les constatations qu'il a faites au wagon précédent et continue ainsi jusqu'au haut du train.

Q. Que voulez-vous dire par un "sticker" ?

Par M. Wright (Renfew) :

R. Un "échantillonneur" ou aide. A mesure que chaque sac-échantillon est préparé, il est accroché à la porte du wagon, et ainsi de suite jusqu'au bout du train. Arrivés là, les aides reviennent en arrière pour recueillir les sacs et les compter, pour constater que leur nombre correspond bien à celui des wagons porté sur la liste. Nous avons un bureau tout près de la gare de transbordement avec une longue table en face d'une fenêtre donnant au nord. Nous préférons la lumière du nord, nous la trouvons meilleure et plus agréable pour notre travail. Nous enregistrons tous les wagons sur une feuille que nous appelons feuille d'opération. Dans ce bureau il y a deux sous-inspecteurs en fonctions. Le travail est partagé entre eux deux, ils ont chacun une feuille. Outre ces deux sous-inspecteurs il y a encore des employés qui leur mettent les échantillons en ordre, pèsent ceux qu'on leur dit de peser ou s'assurent de la propreté de quelques-uns, pour que les sous-inspecteurs ne soient pas dérangés dans leur inspection. Ceux-ci inscrivent leur appréciation de la qualité du grain, sur la feuille d'opération, comme nous l'appelons. Pendant que l'inspection a lieu, on fait les certificats, de sorte qu'à deux heures et demie ou trois heures, avant que le train parte pour Fort-William, le travail du matin est achevé, et un duplicata de ces feuilles est expédié à l'inspecteur à Fort-William.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. De quel endroit pour Fort-William ?

R. De Winnipeg.

Q. Cela se passe à Winnipeg ?

R. Oui, à Winnipeg. Un duplicata de ces feuilles d'opération est expédié à Fort-William par le train de l'après-midi, de sorte qu'il y arrive avant les wagons de grain. Quand ces derniers sont arrivés, on est prêt à les contrôler à l'aide de ce duplicata; il n'y a donc ainsi aucun délai pour les décharger dans les ascenseurs.

Par M. Sproule:

Q. Quand ces wagons arrivent de l'Ouest, procédez-vous aussitôt à leur inspection, que ce soit un samedi, un dimanche ou un autre jour ?

R. Oui, monsieur. Quand elle est terminée et que les feuilles d'opération sont expédiées à Fort-William, on me renvoie ces feuilles à mon bureau central "Grain Exchange", et en même temps tous les échantillons douteux, car s'il y a un échantillon ou un wagon sur lequel mes aides hésitent à se prononcer, il est étiqueté et j'en suis averti. Alors nous nous consultons pour prendre une décision. Pendant que le wagon douteux est en route pour Fort-William, c'est le moment de faire le protêt. Il faut ordinairement 48 heures, et s'il y a lieu de faire un changement, nous envoyons une dépêche à Fort-William, pour qu'il y soit fait.

Par M. Staples :

Q. Quel système avez-vous pour avertir les expéditeurs—supposons qu'un fermier expédie du blé.

R. Il est averti par le premier courrier.

Q. Mais, n'est-il pas possible qu'il ne reçoive pas l'avis avant que le wagon arrive à Fort-William ?

R. Si.

Q. Dans ce cas, il serait trop tard pour protester, n'est-ce pas ?

R. C'est vrai, car une fois que le wagon est déchargé, il n'y a plus rien à faire. Depuis l'année dernière, on a nommé un agent appelé le " Farmers' Shipping Agent ", M. Campbell, et les fermiers qui le savent, ont le privilège de lui adresser des renseignements sur n'importe quel wagon qu'ils ont expédié, les raisons pour lesquelles ils l'ont expédié, et cela donne à M. Campbell le droit d'appeler le comité de surveillance. M. Campbell prend, en réalité, la place du fermier, et cet arrangement produit les meilleurs effets.

Q. Pourriez-vous nous dire quels avantages le fermier en a retiré ?

R. Il n'en a pas retiré beaucoup, malgré cela.

Q. Quel inspecteur a droit de précédence, l'inspecteur de Winnipeg ou celui de Fort-William ?

R. Celui de Winnipeg, à moins que le comité de surveillance ne soit appelé. Dans ce cas-là, c'est le comité, car il a droit de préséance sur nous tous.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Est-ce que ces certificats, faits au moment de l'inspection, ne peuvent pas se mêler parmi ceux des autres wagons, quand ils sont tous ouverts à votre bureau. Quelle preuve y a-t-il qu'ils n'ont pas été pris les uns pour les autres ?

R. Le cas ne s'est pas produit, que je sache.

Q. Cela serait-il possible ?

R. Non, cela est impossible.

Par le sénateur Perley:

Q. A moins qu'on ne veuille le faire exprès, n'est-ce pas ?

R. On ne peut pas se tromper car tout est pointé ; nous pointons notre travail tout entier.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Supposé qu'un wagon soit déchargé et qu'il n'y ait pas de protêt de la part du fermier, est-ce que l'échantillon ne pourrait pas être examiné de nouveau ?

R. Si, mais quand le wagon est déchargé, et que le grain est dans le coffre il n'y a plus moyen de le recomposer.

Par le sénateur Perley:

Q. Vous auriez alors à lui en payer la valeur en espèces ?

R. Qui paierait ?

Q. Celui qui aurait reçu le froment.

R. On a employé le comité de surveillance cette année-ci plus que jamais, et j'en suis très heureux, car j'ai toujours dit qu'on ne l'employait pas assez. Naturellement, vous comprenez que tout le monde expédie du bon grain, et si les inspecteurs protestaient, ce ne serait pas bien à eux de ne pas en appeler au comité. Nos amis de l'est sont tout aussi irraisonnables. Nous avons toujours dit que dans leurs réclamations, ils devraient recourir plus souvent au comité de surveillance. Les wagons sont encore contrôlés à Fort-William, et si l'on avait des doutes sur l'un d'eux, il serait retenu et échantillonné de nouveau, et on me télégraphierait.

Par M. Sproule:

Q. Quel nouveau contrôle faites-vous ?

R. On échantillonne encore une fois.

Q. Et vous comparez les échantillons ?

R. Nous les comparons et les marquons selon nos observations.

Par M. Staples:

Q. Alors chaque wagon est échantillonné deux fois ?

R. Oui.

Q. Et vous en prenez deux livres chaque fois ?

R. Non, pas à Fort-William, excepté dans le cas où l'on trouverait une différence dans les échantillons.

Q. Que faites-vous de ces échantillons de froment ?

R. Nous les gardons aussi longtemps que nos moyens le permettent. Nous les garderions plus longtemps si nous avions plus de place. Nous tâchons de les garder un mois, alors nous en faisons un lot que nous vendons et dont nous en versons le produit au ministère. Les marchands de grains obtiennent aussi des quantités de ces échantillons.

Par le sénateur Perley:

Q. Tous les wagons sont virtuellement inspectés deux fois, n'est-ce pas ?

R. Oui.

Q. A votre lieu de résidence et à Fort-William ?

R. Ils sont contrôlés au moins à Fort-William.

Q. Y sont-ils inspectés aussi ?

R. Oui, mais là nous n'émettons pas de certificats.

Q. Si cette inspection ne s'accorde pas avec la vôtre.......... ?

R. Le wagon est mis de côté. Les chemins de fer ont toujours été assez bons de les garder un certain temps.

Q. Alors ce wagon est inspecté deux fois ?

R. Oui.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Qui fait l'inspection à Fort-William ?

R. C'est M. Gibbs.

Q. Et qui l'a fait à Port-Arthur ?

R. C'est M. Gibbs. Le grain est tout inspecté au sortir des ascenseurs, et cela spécialement pour s'assurer qu'il a été nettoyé. Le personnel de l'ascenseur ne veut pas en nettoyer plus que le strict nécessaire, c'est pourqoui il faut le surveiller pour qu'il en nettoie suffisamment. Ceci amène naturellement des disputes. Il dira que ce grain est aussi propre qu'exigeait son entrée au dock, ou que l'inspecteur n'a pas accordé un séjour assez long. Quelquefois, il faut que nous retenions un vaisseau et

que nous le fassions attendre jusqu'à ce que le grain ait été nettoyé une seconde fois. C'est la principale difficulté que nous avons avec les ascenseurs.

Par le sénateur Perley:

Q. Tout le froment est-il nettoyé à Fort-William ?

R. Oui, tous les wagons sur lesquels on impose un emmagasinage.

Q. Si le fermier nettoie convenablement son grain chez lui, lui imposez-vous un emmagasinage ?

R. Les opinions diffèrent quand il s'agit de décider si du grain est bien nettoyé ou ne l'est pas suffisamment.

Q. Le froment peut-il être bien et mal nettoyé ?

R. Oui, mais s'il est nettoyé comme il faut, il n'y aura pas d'emmagasinage.

Par M. Crawford:

Q. Le froment inspecté va-t-il de l'ascenseur au bateau ?

R. Oui, tout inspecté, et un échantillon d'environ 3 livres qui est pris sur la cargaison est envoyé à mon bureau à Winnipeg, où nous l'examinons et le gardons par devers nous. J'ai, en ce moment, dans mon bureau, un échantillon de toutes les cargaisons de la récolte de cette année-ci.

Q. Que pensez-vous de cela ? On dit qu'une grande partie de notre blé va en Europe sous des marques variées, par exemple : dur n° 1, northern n° 1, northern n° 2 mêlé.

R. Je ne fais pas attention à ce que l'on dit, parce que beaucoup d'importateurs européens sont venus dans mon bureau ; ils ne m'ont jamais fait que des compliments, pas une seule plainte.

Q. Vous n'y faites pas attention ?

R. Non, je ne considère que ce que disent ceux qui reçoivent notre blé.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Après que le grain d'un wagon a été reconnu bon à être nettoyé, est-il inspecté après son nettoyage, avant l'entassement.

R. Non, monsieur.

Q. Il n'est pas inspecté ? Comment savez-vous donc qu'il a été nettoyé ?

R. Quand le blé arrive pour être expédié, s'il n'est pas assez propre, nous le faisons nettoyer suffisamment. Vous devez comprendre l'impraticabilité d'un nettoyage wagon par wagon à l'arrivée du blé——

Q. Ne vous serait-il pas possible de classer un wagon bien qu'il soit à nettoyer et d'une qualité insuffisante ? Supposé qu'un inspecteur trouve un wagon dans ces conditions et qu'il vous en informe, comment ferez-vous pour le classer.

R. Nous classons : dur n° 1, deux ou trois pour cent du grain à nettoyer.

Q. Ne serait-ce pas possible d'améliorer la qualité en le nettoyant ?

R. Dame, si l'on pouvait le faire, notre inspection tendrait à y arriver.

Q. Mais vous ne l'examinez pas après qu'il a été nettoyé?

R. Si le nettoyage faisait d'un northern n° 2, un northern n° 1, notre inspection se ferait selon ce résultat.

Q. L'inspectez-vous après son nettoyage ?

R. Nous l'inspectons quand il doit être expédié de nouveau, et il faut qu'il sorte Northern n° 1 s'il a été reconnu Northern n° 1 à nettoyer.

Par M. Wilson:

Q. Vous en faites l'inspection après sa mise dans le coffre, après qu'il a été nettoyé, n'est-ce pas ?

R. Après qu'il a été nettoyé.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Pas avant qu'il aille dans le coffre ?

Par M. Staples:

Q. Ne nettoyez-vous pas cela avant d'en faire l'inspection ?
R. Nous nettoyons ces échantillons où se fait l'inspection des échantillons du contenu des wagons.

Par le sénateur Perley:

Q. Nettoyez-vous tous ces échantillons que vos aides ont classé n° 1 ?
R. Les aides les nettoient.
Q. A la gare ?
R. Oui.
Q. Au wagon ?
R. Oui, au bureau de la gare de transbordement. Oh ! oui, ils sont certainement nettoyés.
Q. Alors, ils classent le grain après l'avoir nettoyé, n'est-ce pas ?
R. Oui, monsieur.

Par M. Sproule:

Q. Quant au poids du grain qui entre dans l'ascenseur, en savez-vous quelque chose ? Il en entre tant de boisseaux, et ce grain pesé à sa sortie. Comment s'accordent l'entrée et la sortie ? Est-ce qu'il en sort autant qu'il en entre ou y a-t-il un grand surplus ? S'il y en a un, qu'en faites-vous ?
R. Les ascenseurs ne sont jamais vides, voilà le désagrément. S'ils étaient vides, nous produirions des chiffres exacts, mais il nous est impossible d'établir une balance absolue parce qu'ils ne le sont jamais. Il y a des années qu'ils n'ont pas été complètement nettoyés, si ma mémoire ne me fait pas défaut.

M. Hughes (Victoria).—Il y a là certaines choses techniques, qu'un simple fermier comme moi ne comprend pas et je crois que ce serait avantageux de permettre à M. Watts ou M. Flavelle de faire quelques questions. Il m'est avis qu'à présent, M. Watts en a une à faire.

M. le président.—Je ne crois pas que le comité s'y oppose.

M. Watts.—Je voudrais vous demander, M. le président, si ce grain est entassé séparément avant d'être nettoyé, ou s'il est jeté avec le blé de qualité ordinaire avant son nettoyage et ensuite inspecté. Est-il inspecté après avoir été mélangé avec le grain de qualité ordinaire, ou l'est-il après son nettoyage et avant d'être mélangé.

R. Si je comprends bien la question de M. Watts, j'y ai déjà répondu quand j'ai dit que le dur n° 1 est nettoyé seul. Pendant la morte-saison ainsi que maintenant, où il n'y a pas grand'chose à faire, les wagons sont nettoyés à mesure qu'ils arrivent, mais vous comprenez bien qu'en pleine saison, il est impossible de le faire. Le grain est entassé et ensuite son nettoyage se fait jour et nuit aussi vite que possible.

Par M. Fisher:

Q. Mais les échantillons sont nettoyés avant d'être classés, n'est-ce pas ?
R. Oui, les échantillons sont nettoyés. Quand le travail d'inspection se fait, nous avons des seaux marqués pour les différentes qualités et l'inspecteur jette dans son seau une poignée du grain de chaque wagon. Nous conservons ainsi une moyenne continuelle du classement fait et cette moyenne nous sert toute la saison. Nous prenons soin que le classement soit également fait et reste le même toute l'année. Quand arrive le 1er novembre, ces moyennes sont prises et adoptées comme échantillons-types. Ils sont alors envoyés aux différentes "Echanges" du grain de l'est et en Angleterre ainsi qu'au ministère de l'Agriculture.

Ces échantillons forment un type de grain pour l'année et nous servent de base pour le reste de la saison; c'est ce que nous appelons des échantillons-types. Si les acheteurs de l'Angleterre et de l'est du Canada ne reçoivent pas un froment égal à celui de ces échantillons, ils ne sont pas obligés de l'accepter ; ils peuvent se dédire et faire faire un examen.

Par M. Sproule:

Q. Pour juger votre type, me tromperais-je en supposant que vous pesez vos échantillons comme vous éprouvez les wagons de blé ?

R. Nous les pesons quand nous sommes en doute, mais il faut comprendre que l'habitude que nous avons de ce genre de travail nous dispense de les peser. On peut arriver tout près de leur juste poids instinctement, mais si nous doutons, nous les pesons.

Q. Croyez-vous que, d'après vos connaissances d'expert, vous puissiez savoir ce que pèse tel ou tel blé.

R. Au boisseau, oui.

Par M. Staples:

Q. Jugez-vous de la qualité du blé par sa couleur ou par son poids, ou encore quelle différence y faites-vous ?

R. Je crois que nous attachons trop d'importance à son poids, car il n'est pas vendu selon son poids spécifique, mais bien à la livre. S'il était vendu selon son poids spécifique, nous y ferions alors plus attention.

Q. Mais la particularité que je veux mettre sous les yeux du comité est que le blé qui pèse 62 livres le boisseau, mais qui manque de couleur, peut être classé Northern n° 3, ce qui signifie une perte de 15 à 17 cents pour le fermier, quand le poids requis, selon la loi, n'est que 58 livres.

R. Si ce blé, pesant 62 livres, peut être classé Northern n° 1, on le voit à l'inspection.

Q. Voici un échantillon de blé qui pèse 62 livres le boisseau et qui est parfait en tout, excepté en couleur, cependant il doit être classé northern n° 3.

R. Alors, il n'est pas parfait en tout, s'il faut le classer Northern n° 3.

Q. Excepté en couleur.

R. Ce n'est pas du blé dur, c'est impossible.

Par le Sénateur Perley :

Q. Pourquoi ne peut-il pas être du blé dur ?

R. Eh bien ! je vais répondre à cette question de cette manière : en rencontrant les importateurs anglais et nos amis de l'Ontario, ils m'ont tous donné l'impression de ce fait qu'autant que notre blé est rouge, ils ne sont pas si exigeants sur son poids. Les importateurs anglais m'ont dit : "nous pouvons acheter de meilleur blé blanc", ou blé jaune, comme ils le nomment, "que le vôtre, à un prix moins élevé dans beaucoup d'autres pays, mais nous ne pouvons pas acheter ailleurs un blé rouge tel que le vôtre. Nous pouvons avoir du blé blanc dans beaucoup d'autres endroits et nous ne voulons pas le vôtre au prix que vous nous demandez.

Par M. Staples :

Q. Ne sont-ils point anxieux de l'avoir, s'il leur est possible, à 7 cents de moins par boisseau que le Northern n° 2 ?

R. Cela n'est pas certain. Nous avons maintenant examiné 60,000,000 de boisseaux de cette récolte-ci, et tout le grain inférieur ne formera pas plus de 5 pour cent du total, le Northern n° 3 compris. Sur les 60 millions de boisseaux 80 pour 100 ont été classés Northern n° 2 et meilleur.

Q. Jetez donc un coup d'œil sur ce blé. C'est un blé classé Northern n° 3 simplement à cause de sa couleur. Je ne critique pas le classement, vous comprenez bien, mais c'est sur la loi, que j'appelle votre attention.

Par M. Sproule :

Q. Quel serait le pour-cent de la récolte en Northern n° 3 à peu près ? Donnez-nous une idée du pour-cent de chaque qualité de blé inspecté l'année dernière.

R. L'année dernière, sur les 60 millions de boisseaux, près de 80 pour 100 étaient du Northern n° 2 et même meilleur. Environ 13 pour 100 ont été rejetés pour la nielle qu'ils contenaient.

Q. Je vous demandais si vous pouviez nous donner un pour-cent des différentes qualités de blé expédiés cette année. Je comprends que 60 millons de boisseaux ont été expédiés cette année et que 80 pour 100 de la quantité était......

R. ......80 pour cent, à peu près était du Northern n° 2 et meilleur, du dur n° 1, du Northern n° 1 et du Northern n° 2. Près de 12 et demi à 13 pour 100 a été rejeté à cause de la nielle.

Q. Rejeté à cause de la nielle ? Alors vous aviez une qualité supérieure au Northern n° 2, quelle quantité ?

R. Je n'ai pas ici le———pour cent. Je puis vous donner les chiffres. Je homme Northern n° 2 et au-dessus, du blé de qualité supérieure C'est ainsi qu'il est classé.

Q. Alors, du dur n° 1, combien en aviez-vous ?

R. Je vais vous donner le nombre de wagons, je n'ai pas les pour-100. Environ 4 pour 100 a été rejeté, cette année, pour cause de mélange de grains de différente nature, tels que de l'orge de l'avoine folle et de l'ivraie.

M. Crawford :

Q. Quel pour-cent a été rejeté pour cause de la nielle ?

R. Douze et demi ou treize pour 100. Le blé de qualité inférieure, c'est-à-dire le Northern n° 3 et le mauvais, équivaudrait à peine à cinq pour 100.

Par M. Staples :

Q. Quel est le pour-cent de la récolte de 1904, classe Northern n° 3 ?

R. Neuf mille wagons sur environ 38,000 de la récolte de 1904 ont été classés Northern n° 3.

Par M. Lake :

Q. Vous pourriez peut-être bien nous donner les chiffres des différentes classes, disons, par exemple, aussi basses que le Northern n° 3 et au-dessous, des quelques dernières années, à commencer par le Northern n° 1, le Northern n° 2 et encore au-dessous, faites-nous un compte détaillé pour qu'il puisse être enregistré.

R. Sur la récolte de 1900, on a inspecté 14,886 wagons, dont 1,192 ont été classées dur n° 1. Sur la récolte de 1901, on en a inspecté 53,708 et classé 8,282, dur n° 1. Sur celle de 1902, on a examiné 51,833 wagons et classé 21,757 dur n° 1.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Quelle est la cause de cette grande augmentation.

R. Une récolte meilleure. Sur celle de 1903, on a examiné 38,473 wagons et parmi ceux-ci, il y en a eu 557 de classés dur n° 1. La pluie a causé de grands dommages cette année-là. Sur la récolte de 1904, on a inspecté 37,892 wagons, dont 176 ont été classés dur n° 1. Vous vous souvenez que c'était l'année de la rouille. Sur celle de cette année-ci, jusqu'à fin mai, on a inspecté 55,880 wagons et 616 ont été classés dur n° 1.

Q. Quelle est la cause de cette proportion réduite ?

R. La condition de la récolte.

Par M. Lake :

Q. Depuis les trois dernières années, il y a eu deux pour 100 de moins de blé classé dur n° 1, n'est-ce pas ?

R. Probablement. Je n'ai pas calculé le pour 100

Par M. Schaffner :

Q. La qualité-type a-t-elle toujours été la même ?

R. Oui. J'ai la qualité-type de plusieurs années passées, je les ai soumises à quelques-uns des membres de l'association des producteurs de grains, elles se ressemblent assez pour être prises l'une pour l'autre.

Par M. Crawford :

Q. Si ceux qui achètent du blé et qui le passent par les élévateurs n'essayaient pas de favoriser les qualité inférieures, n'y aurait-il pas un pour 100 plus grand de la qualité, dur n° 1 ?

R. Certainement que si.

Q. Combien plus grand ?

R. Je ne saurais le dire exactement, mais vous pouvez en juger par ces 616 wagons de dur n° 1 examinés sur cette récolte-ci, pour la plupart avant la clôture de la navigation. Depuis ce temps le dur n° 1 semble avoir disparu.

Par M. Lake :

Q. En réalité, nous ne vendons plus maintenant, à l'Angleterre, de dur n° 1, n'est-ce pas ?

R. Je ne pourrais répondre à cette question.

Q. Car il n'y a qu'environ un pour cent de dur n° 1 ?

R. Il ne pourrait y en avoir beaucoup cette année-ci.

Q. Depuis les trois dernières années ?

R. Non, il ne pourrait y en avoir beaucoup. Sur ces 55,880 wagons examinés jusqu'au 31 mai, 30,000 ont été classés Northern n° 1.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Avez-vous des statistiques, indiquant le nombre de wagons chargés par les fermiers au quai des gares ?

R. Non, le commissaire-entrepreneur pourra vous donner cette information. Je ne sais pas comment les wagons sont chargés.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Avant que vous quittiez ce sujet, revenons à ce que vous disiez sur l'opinion des minotiers anglais au sujet de notre froment. Donc, peut-être que vous vous en souvenez—je ne sais pas si vous étiez à la réunion des chambres de commerce à Montréal, il y a environ deux ans——

R. Je ne crois pas.

Q. Vous vous souvenez qu'un monsieur dont je n'ai pas le nom présent à la mémoire en ce moment——

R. M. Humphries.

Q. Oui. Il se leva et dit que, si on pouvait faire un arrangement où l'identité du grain serait maintenue sur tout le parcours de l'ouest de notre Canada, en Angleterre, on serait disposé à donner des shelings de plus pour notre blé, si on savait ce qu'on obtenait.

R. Je puis dire que M. Humphries admit plus tard, qu'il n'achetait jamais une cargaison de blé de Manitoba, c'est-à-dire, comme cargaison. Il prenait son grain chez d'autres marchands et l'achetait tel qu'il était. Il n'en voyait jamais le certificat.

Par M. Adamson :

Q. N'y a-t-il pas une grande quantité de blé vendu à l'Angleterre sur inspection au port de mer, c'est-à-dire au moment du chargement sur les navires, à New-York ?

R. Cela est possible à New-York, je n'en sais rien. Je ne sache pas qu'il en soit ainsi pour les ports du Canada; nous n'avons pas d'inspection au port de mer en Canada.

Q. Vous n'en savez rien. Je puis dire devant le comité qu'une très grande proportion du blé du Nord-Ouest canadien se vend à Liverpool sur inspection au port, et qu'il est expédié de New-York et Portland.

R. Ce blé ne peut pas être vendu d'après l'inspection du Dominion.

Q. Non, assurément. Il n'y a aucun rapport avec l'inspection du Manitoba. C'est bien pourquoi, les inspecteurs du Manitoba n'y ont pas plus d'autorité que moi. Il est sorti du pays, envoyé aux Etats-Unis et ensuite à Liverpool, et vendu comme blé canadien sur inspection au port. Il y a un autre fait évident qui doit attirer l'attention de l'ouest canadien, c'est que les qualités-types qui servent à l'inspection de Minnéapolis et Duluth sont certainement au-dessous des nôtres. C'est aussi un fait bien reconnu, que fréquemment le blé américain a l'avantage sur le nôtre sur les marchés anglais. Eh bien ! il est donc difficile de reconcilier ces deux faits en pensant que notre blé est sans mélange. Je connais M. Horn depuis vingt ans, je me plais à le dire ici; il a une position qui lui donne une grande responsabilité et dont les devoirs sont très difficiles à remplir; je n'ai jamais entendu dire quoi que ce soit, par un fermier qui lui a envoyé son grain ou par un marchand qui lui a fait inspecter ses achats, qui ait atteint sa réputation. (Bravo ! bravo !). Il a toujours eu de bonnes raisons pour faire ce qu'il a fait.

Par M. Lake :

Q. Vous venez le dire que les importateurs anglais vous ont complimenté. Devons-nous admettre d'après cela que ces importateurs sont satisfaits de recevoir dans leur pays des cargaisons de blé de la classe voulue ?

R. Oui, je le crois.

Q. Ils vous ont dit qu'ils ont reçu à Liverpool une cargaison réelle de ce même blé ?

R. Dame, ce ne sont pas leurs propres mots, mais ils se sont exprimés comme des personnes parfaitement satisfaites, du blé qu'ils prenaient au Manitoba; ils paraissaient très satisfaits.

Q. Ce blé était classé à Liverpool comme il l'avait été ici.

R. Oui.

Par M. Hughes:

Q. Pour résumer toute cette affaire, quel changement recommanderiez-vous en ce qui regarde l'inspecteur ?

R. Ce n'est pas l'affaire de l'inspecteur. C'est aux producteurs et aux acheteurs de demander ce qu'ils désirent et aux inspecteurs de l'exécuter.

Par M. Herron :

Q. Est-ce que notre classement est plus haut que celui des Etats-Unis ?

R. Je ne m'en suis pas aperçu, cela ne semble pas rapporter davantage.

Par M. Lake :

Q. Avez-vous comparé les vraies qualités du blé du Minnesota avec celles du blé du Manitoba, et formé une opinion ?

R. Oui, monsieur. J'ai souvent vu sortir leur blé de Duluth et leur dur n° 1 peut se comparer favorablement à notre dur n° 1. Leur Northern n° 1 a cette particularité: Selon leur classification le Northern n° 1 doit être généralement du blé rouge dur. Eh ! bien, je n'ai jamais vu un envoi de Northern n° 1, de Duluth, qui fût en-

tièrement du blé rouge dur. Leur classification nous induit ainsi en erreur. De plus, leur blé a une apparence différente: il paraît inférieur au nôtre mais les minotiers à qui j'en ai parlé disent qu'il ne manque pas de force en comparaison du nôtre, bien qu'il soit plus petit et semble plus léger. Aux Etats-Unis on ne peut pas faire venir le "Fife", c'est en général du "Blue Stone" que l'on y cultive. Le Blue Stone a une apparence différente, mais il paraît être un vrai bon blé pour le moulin. Il me semble que les Anglais le paient tout autant que notre Northern n° 1, qui est plus beau. Notre froment a certainement meilleure mine: il paraît mieux, et à première vue on le choisirait de préférence. Mais quant aux résultats réels, je ne saurais me prononcer.

Q. On a dit assez fréquemment dans la presse que notre Northern n° 1 a réellement la même valeur pour la minoterie que leur dur n° 1. Qu'en pensez-vous ?

R. Notre Northern n° 1 n'est pas si bon que leur dur n° 1, c'est mon avis.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Notre dur n° 1 ?

R. Et leur dur n° 1, oui.

Par M. Staples :

Q. Voici un échantillon de Northern n° 2 de Minneapolis. Je ne crois pas que M. Horn ait besoin de lunettes pour voir tout de suite que ce blé-là ne serait pas classé Northern n° 2 à son inspection à Winnipeg.

R. Je crois que si vous voulez vous occuper de cette question, vous trouverez que notre Northern n° 2 se vend mieux et plus cher que le leur.

Q. Qui serait classé n° 4 chez nous, n'est-ce pas ?

R. Leur Northern n° 2 correspond assez exactement à notre Northern n° 3.

Par M. Fisher :

Q. Quelle est la qualité comparative de leur Northern n° 1 avec le nôtre ?

R. Je viens de vous le dire.

Q. Vous devez parlé du dur n° 1, je veux dire le Northern n° 1.

R. Selon leur classification on pourrait s'attendre à trouver presque tout du blé blanc dans leur Northern n° 1, mais la classification dit qu'il doit être pour la plupart du rouge dur. Je n'ai jamais vu un échantillon qui ne fût pas entièrement du blé rouge dur. Notre Northern n° 1 est plus un blé blanc.

Par M. Hughes :

Q. Cela montre qu'il y a une différence entre les Northern américains n° 1 et 3.

R. Notre Northern n° 3 se trouve dans une même position relative, on s'en rapporte généralement à la discrétion de l'inspecteur. Il en est beaucoup ainsi du Northern américain n° 2.

Q. Les Etats-Unis ont-ils une qualité qui corresponde à notre Northern n° 2 ?

R. Ils n'en ont pas qui lui corresponde exactement.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Alors cela dépend du climat, car on sait que le Minnesota et le Manitoba échangent de la semence depuis un grand nombre d'années.

R. Je ne pourrais l'expliquer, je ne l'ai jamais vu.

Q. Vous savez que nous échangeons de la semence, n'est-ce pas ?

R. Je crois que c'est vrai pour du dur n° 1, parce que le nord du Dakota n'en fournit guère à Duluth, pas plus qu'à nous.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Est-ce que la semence de Northern n° 1 produirait plutôt du Northern n° 1 que celle du n° 3 ?

R. Ce ne serait pas une raison. Cela dépendrait de la saison et du sol. A une réunion, à Brandon, j'ai prononcé quelques mots dans ce sens: "La position d'un inspecteur a été, cette saison, moins dure et moins embarrassante que les années précédentes. Cette année-ci nous avons eu une saison plus tranquille que jamais, principalement pendant sa dernière partie. Cette position est singulière, comparativement, en ce que le titulaire n'espère jamais donner satisfaction, au contraire, il s'attend à tous moments, à voir sa décision critiquée et refutée de part et d'autre. Il n'y a pas d'inspecteur, ni système d'inspection qui puisse plaire à tout le monde ou qui puisse satisfaire tous les intérêts. Presque tous les expéditeurs de grain croient pouvoir montrer l'erreur qui a été faite dans leur envoi, et, qu'une telle erreur ait pu être faite, cause l'ennui de plus d'une lettre ou d'un télégramme. La particularité marquée de chaque qualité est assez prononcée, de sorte que les expéditeurs ont peu d'excuse d'ignorer que leur grain sera classé selon sa valeur réelle. Je voudrais que nous ayons un bureau d'inspection, où la capacité, l'honnêteté et la perfection seraient reconnues et assurées; des employés dont nous pourrions toujours garantir l'honneur, la probité et la vigilance; une condition de choses pour faire reconnaître aux expéditeurs ce à quoi ils sont opposés, et régir leurs envois et leurs achats pour les faire accepter ces conditions, au lieu de, comme tant d'entre eux font, acheter et expédier au hasard et crier ensuite pour faire plier et modifier l'inspection afin qu'elle puisse passer sur les erreurs qu'ils ont faites étourdiment. Une inspection sévère est meilleure pour tous les intérêts. Elle engendre la confiance de l'importateur, de sorte qu'il ne craint pas de payer notre blé son juste prix, sachant bien qu'il recevra ce qu'il achète. Cela se fait sentir jusqu'au wagon du fermier. Vendre d'après des qualités définies, c'est vendre sur échantillon avec la garantie d'un tribunal responsable et désintéressé, que l'envoi est identique à l'échantillon. Jusqu'à ce qu'on ait découvert une méthode plus scientifique et plus analytique, d'une application simple et facile, pour classifier et déterminer la qualité du blé, je ne puis rien voir de meilleur que ce que nous avons maintenant. Considérant les conditions, je prétends que nulle part en Amérique on ne fait mieux ce genre de travail, ou l'exécute avec plus de système, de soins et de précision, et nulle part ailleurs, on ne donne au commerce, plus d'attention et de considération."

M. LE SÉNATEUR WATSON.—Permettez que je place un mot à ce moment, car je crois qu'il est possible que j'aie assisté à plus de réunions, ayant pour but de changer les classes du blé, qu'aucun de vous. Quand la question de classifier le grain de l'Ouest fut d'abord discutée ici, j'y pris une part active, étant intéressé dans les farines. Il y a eu dans l'ouest une agitation pour le changement de classification, mais je crois que l'une des difficultés de l'année dernière était que les fermiers recevaient presqu'autant pour le Northern n° 2 que pour le n° 1 ; et après que la saison fut commencée, les minotiers eux-mêmes conclurent que le Northern n° 2 ferait une excellente farine et serait d'une bonne qualité; mais, apparemment d'après l'examen de l'échantillon, il y eut une différence de quatre centins par boisseau, parce que presque tout le monde en voulait et le payait son prix. Je crois que cela était l'une des raison de l'agitation en faveur du changement de classe. Maintenant, je désire soumettre au comité cette proposition, que selon mon opinion, c'est une grande erreur de changer les échantillons tous les ans. Je crois que s'il y a une chose à faire au profit du Canada, c'est d'avoir toujours la même classification. Naturellement, tous les fermiers de l'ouest et les marchands de l'est croyaient, il y a quelques années de cela, qu'à l'ouverture de la saison, après avoir battu le blé on recevait des échantillons et ceux-ci choisis pour correspondre à leur classe; mais cela était sans avantage pour le blé d'exportation, parce que l'importateur anglais—il pouvait y avoir une différence de quatre ou cinq centins par boisseau, dans la valeur entre le blé de l'année dernière et celui de cette année-ci pour la farine, et la machinerie n'était réellement pas prête avant que la moitié du blé fût vendue dans l'ouest. Je crois que la classification fixée depuis trois ans donne satisfaction et que ce serait une erreur de la changer. Il y a peut-être bien quelque préjudice tel que celui dont j'ai parlé plus haut, et je pense que ces messieurs de l'ouest, ici présents s'accorderont à me donner raison quand je dis que les minotiers ont eu,

l'année dernière, de meilleurs résultats avec le Northern n° 1 que dans n'importe quelle autre année. C'était le n° 2 que désiraient les minotiers, son prix monta et il y eut moins de différence de prix entre celui-ci et le n° 1. Je ne comprends pas comment cela pourrait se faire que le blé américain fût, en principe, payé plus cher, si le nôtre est d'une meilleure qualité. Voilà l'explication, je crois. Cela dépend beaucoup du terrain et de la saison. Si on sème dans une terre pauvre on récoltera du blé tendre, mais si on sème dans le sol net de la prairie ce sera un grain dur, couleur d'ambre, que l'on récoltera partout.

M. SCHAFFNER.—Quelle est la particularité du Northern n° 2?

M. LE SÉNATEUR WATSON.—Des minotiers vous parleront de blé semé l'année dernière dans une terre qui a détruit ses qualités qui le font ordinairement un bon grain pour la farine.

M. SCHAFFNER.—Pourquoi n'en a-t-on pas obtenu le prix ?

M. LE SÉNATEUR WATSON.—On l'a obtenu. Il devrait y avoir entre ces qualités une différence de trois ou quatre centins, et parce que cette différence n'existait pas, la plainte fut que le Northern n° 1 s'était vendu trop bon marché en comparaison du prix américain. Les minotiers, chez nous, je n'en doute pas, vous diront que la moitié du blé n° 2 a donné d'aussi bons résultats que le n° 1, et ses qualités de bon grain pour la farine n'ont pas paru être affectées.

L'interrogatoire de M. Horn est repris :—

M. le sénateur Perley:

Q. Est-ce que la classification par échantillon n'est pas fixée par la loi ?

R. J'ai déjà dit que j'ai des échantillons d'une série d'années écoulées et ceux de chaque année se ressemblent assez pour être pris l'un pour l'autre.

Q. La loi fixe les classes n'est-ce pas ?

R. Oui, et cela depuis sept ans. Les minotiers vous diront la même chose, s'ils veulent dire la vérité.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Ils disent tous la vérité.

R. C'est une des raisons pour lesquelles, dans cette question du changement des classes, il est bien d'aller lentement, autrement tous les marchands de l'est et les importateurs perdront aussitôt confiance.

Par le sénateur Perley :

Q. Il n'y a que les classes inférieures qui demandent un échantillon, n'est-ce pas?

R. Oui. Un importateur anglais achètera maintenant et fera un contrat pour du dur n° 1, du Northern n° 1 ou 2 sans hésitation, parce qu'il sait ce qu'il va obtenir. Que l'on fasse immédiatement un changement, il s'arrêtera pour suivre et connaître les effets des conditions nouvelles, et il peut attendre longtemps avant de reprendre le sentiment de confiance qu'il avait avant. Du moment que l'on fait un changement, il veut voir le grain. Les importateurs n'achètent ni ne vendent des certificats, c'est avec du grain réel qu'ils commercent.

Par M. Lake :

Q. Est-ce possible, selon vous, que l'on puisse faire quelque changement dans la description du grain, qui pût conserver la qualité du dur n° 1 et malgré cela, de faire passer plus de blé dans cette classe, dur n° 1, que l'on fait à présent ?

R. Les producteurs de grain m'ont fait la même question et je leur ai répondu que les Anglais m'avaient fait la forte impression que c'était bien du blé rouge qu'ils voulaient et qu'ils exigeaient moins qu'il fût lourd et rond. Je leur ai dit, de plus, que nous ferions bien de supprimer le mot " rond " de notre classification.

Par M. Fisher :

Q. Le mot "rond" ?

R. Oui. J'ai prévu depuis longtemps que viendrait le jour où nous voudrions garder notre blé rouge dur n° 1, même s'il était plus maigre et plus léger, plutôt que plus rond et plus lourd; je crois donc que ce serait un bon pas de supprimer le mot "rond" de notre classification.

Par M. Adamson :

Q. Sont-ce tous les changements que vous proposez ?

R. C'est tout ce que je puis voir à changer.

Par M. Lake :

Q. Cela ne rendrait pas notre dur n° 1 inférieur en qualité, dans l'esprit des importateurs anglais, je suppose ?

R. Pas assez pour lui faire tort. Ils préféreraient qu'on le conservât plutôt rouge que plus rond et plus blanc, même s'il était plus lourd.

Par le sénateur Perley :

Q. Y a-t-il une différence de qualité entre le dur n° 1, le Fife et le blé rouge ?

R. Le blé rouge est plus glutineux; le blanc contient plus de fécule. Tel qu'il est, notre blé rouge est recherché pour le mélanger avec d'autre. C'est à cause de cette qualité spéciale qu'on demande notre blé rouge.

Par M. Lake :

Q. Vous voulez dire le blé cher ?

R. Oui.

Par M. Sproule :

Q. Que dites-vous du blé Ladoga ?

R. On n'en voit pas du tout, Dieu merci; on ne l'aime point. Je crois que le Dr Saunders et ses aides devraient être encouragés de toutes manières dans leurs expériences, parce qu'un jour ou l'autre, ils réussiront à trouver une variété de blé qui nous sera d'une grande valeur pour remplacer le Fife rouge.

Par M. Adamson :

Q. En 1904, la raison pour laquelle il y avait tant de Northern n° 2, n'était pas sa couleur, mais bien parce qu'il était ratatiné, n'est-ce pas ?

R. Il avait dépéri sur pied à cause des temps pluvieux qui arrivèrent pendant la moisson.

Par M. Sproule :

Q. Une saison humide rend-elle le blé tendre ?

R. La durée de la saison semble l'influencer.

Q. La durée d'une période de soleil, je suppose ?

R. Oui.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Si l'on retirait le mot "rond", aurait-on à réduire le poids ?

R. Notre blé est toujours assez lourd.

Q. Est-ce qu'il pèse toujours plus que le poids ?

R. Le blé est toujours assez lourd. Une année seulement le blé fut léger.

Par M. Sproule :

Q. Si je vous comprends bien, vous dites que cela ne fait rien, que le blé pèse ou ne pèse pas le poids, que cela n'affecte pas sa qualité ?

R. Il ne faut pas qu'il soit trop ratatiné cependant.

Q. Supposé que vous supprimiez aussi la provision de 64 livres par boisseau et la réduisiez à 60 livres—— ?

R. Disons 61. Nos minotiers du Nord-Ouest m'ont dit que le blé des Territoires, qui pèse 62 livres ne vaut pas souvent autant que celui du Manitoba qui ne pèse que 60 et 61 livres par boisseau.

M. McCarthy (Calgary):

Q. Je suppose qu'une grande quantité de blé de l'Alberta a été inspecté l'année dernière, n'est-ce pas?

R. Non, pas beaucoup. Nous étions porté à croire qu'on nous en enverrait une très grande quantité, mais nous n'avons reçu que le dixième de ce que nous comptions recevoir.

Q. Quelle est la classe la plus haute selon la loi ?

R. C'est lé rouge d'hiver n° 1.

Par M. Sproule :

Q. Quel fut son pour 100 l'an dernier ?

R. Jusqu'au 30 mai, nous avions inspecté 215 wagons de blé d'hiver de l'Alberta, dont cinquante furent classés rouge d'hiver n° 1, cinq, rouge d'hiver n° 2, trois, rouge d'hiver n° 3; trente-cinq wagons furent rejetés pour cause de nielle, soixante-deux furent classés blanc d'hiver n° 1, treize, blanc d'hiver n° 2, deux, blanc d'hiver n° 3, dix-sept furent rejetés pour cause de nielle; vingt-huit wagons étaient du blé d'hiver mêlé. Cela fait en tout 215 wagons et comprend la récolte entière qui avait été importée au 31 mai.

Par M. Lake :

Q. La description des différentes classes de blé d'hiver se trouve-t-elle dans la loi

R. Oui, monsieur.

Q. Est-elle permanente?

R. Oui.

Par M. Fisher :

Q. Ce blé fut-il inspecté à Winnipeg?

R. A Winnipeg et à Calgary.

Q. Combien de temps y a-t-il que l'inspection se fît à Calgary?

R. Elle est faite depuis le 1er septembre.

Par M. Lake :

Q. Quand le blé fut rejeté pour cause de nielle c'était après avoir été nettoyé, parce que je crois que c'est ce qui arrive toujours, n'est-ce pas?

R. Il n'est pas toujours nettoyé, quelquefois on le manipule avant.

Q. Et moulu sans être débarrassé de la nielle?

R. Non, quelquefois les minotiers le nettoie eux-mêmes.

Q. Et comment classe-t-on le blé qui est nettoyé par les ascenseurs?

R. Il est classé: Northern nettoyé n° 1, ou Northern nettoyé n° 2.

Q. N'est-il jamais classé Northern n° 3?

R. Il l'est parfois, mais en général il passe par les mains de l'inspecteur comme blé nettoyé. Si l'inspecteur pense qu'il vaut la peine de le classer Northern n° 3, il le fait.

Par M. Sproule :

Q. Mais la nielle qui est dans le blé n'est-elle pas suffisante pour le faire rejeter?

R. Oui, mais M. Lake m'a demandé si le blé atteint de nielle est nettoyé. Je dis qu'il est classé comme Northern nettoyé n° 1 ou Northern nettoyé n° 2, ou encore vendu comme blé d'échantillons.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Est-ce que la plus grande partie des 215 wagons sont venus dans l'est cette année-ci?

R. Environ un tiers.

Q. L'autre partie est allée à la Colombie-Britannique, je suppose?

R. Presque tout.

Par M. McIntyre :

Q. Dans l'inspection du blé d'hiver, la classification n'est-elle pas basée sur le blé de l'Ontario?

R. Je suppose que c'est la même que celle requise dans l'Ontario.

Par M. Fisher :

Q. Les échantillons sont tirés du blé de l'Alberta, sans doute?

R. Oui.

Q. Je veux dire que la qualité type dans laquelle on choisit une classe spéciale est du blé de l'Alberta et non de l'Ontario.

R. Nous ne considérons nullement le blé de l'Ontario dans ce cas.

Par le sénateur Watson :

Q. J'aimerais à demander à M. Horn s'il peut nous dire la valeur relative de ces deux grains: le blé d'hiver et le blé de l'Ontario pour la minoterie.

R. Je ne peux vous le dire.

Q. Vous ne savez pas combien ils se vendent?

R. Je ne crois pas que l'Ontario en ait jamais reçu beaucoup.

Par M. Lake :

Q. Savez-vous qui achète ordinairement le blé d'hiver?

R. Ce sont les Anglais. Ils étaient très soucieux d'en avoir pour le connaître.

Par M. Fisher :

Q. C'est-à-dire du blé d'hiver?

R. Du blé d'hiver, oui. Je suppose qu'ils en ont importé beaucoup.

Après avoir examiné la transcription de mon témoignage, je l'ai trouvée exacte.

DAVID HORN.

On appelle M. D. W. McCuaig.

M. le Président.—Nous allons entendre maintenant M. D. W. McCuaig, président de l'association des producteurs de grains du Manitoba.

M. D. W. McCuaig, Portage-la-Prairie, Man., président de l'Association des producteurs de grains du Manitoba ayant été appelé, s'adresse au comité en ces termes :—

Monsieur le Président, messieurs, je désire soumettre quelques détails, concernant les producteurs de l'Ouest. J'aimerais à vous dire que malgré le grand nombre de wagons qui furent inspectés, le nombre restreint de ceux qui furent classés dur n° 1, causa beaucoup d'agitation dans l'Ouest, ces dernières années. M. Horn vous a donné de wagons inspecté pendant quelques années passées et voici un rap-

port de lui au 31 janvier dernier. Le rapport de M. Horn est jusqu'au 31 mai, de sorte que le mien ne s'accorde pas de date avec le sien, mais il n'en diffère que très légèrement. Maintenant, je voudrais vous donner des raisons pour cette agitation qui a eu lieu, je puis le dire pendant les trois dernières années. M. Horn vous a donné le nombre de wagons de blé dur n° 1 inspectés en 1903, c'est-à-dire 557, ainsi que le nombre de ceux de l'année 1904, c'est-à-dire 176. Et au 31 janvier dernier, le nombre de dur n° 1 de la récolte de 1905 était 559. Il nous a aussi donné le nombre de wagons des années précédentes, très grand en 1900, c'est-à-dire 1,192 ; en 1901, il était de 8,282, en 1902, de 21,757. A présent vous remarquerez qu'en 1903 le dur n° 1 est tombé à 557 wagons. Les fermiers de l'Ouest cette année-là sentirent que quelque chose se passait pour que la quantité de dur n° 1 ait décru à tel point. M. Horn vous a informés qu'il y avait une raison, beaucoup de pluie qui avait avarié le grain jusqu'à un certain point, qu'il ne pouvait pas être classé dur n° 1. L'année suivante en 1904, il n'y a eu que le nombre restreint de 176 wagons sur une récolte entière de presque 38,000 wagons. Mais cette année-là nous devions admettre que le blé était atteint d'une maladie appelée la rouille, qui en affecta matériellement la qualité et dans le pays tout entier on le sentit. Cette maladie servit d'excuse, car c'était bien la raison pour laquelle la récolte fut ainsi classée, cependant l'agitation augmenta et se répandit dans tout le pays.

Nous arrivons maintenant à l'année 1905, et je puis dire que la saison de 1905 fut une très belle saison pour la récolte, depuis le commencement du printemps jusqu'à la rentrée du grain, ce fut, nous devrions plutôt dire, une saison idéale. Et pourtant, les fermiers de l'Ouest trouvèrent qu'à l'ouverture de la saison, il n'y avait qu'un pour cent restreint de blé pouvant se classer dur n° 1. Beaucoup d'entre eux prétendaient que le blé de l'année dernière était aussi bon que celui de n'importe quelle année depuis 20 ans, et je puis ajouter que dans mon district, nous n'avons pas eu de meilleure récolte depuis 20 ans et que les conditions n'étaient pas meilleures et cependant qu'un pour cent restreint en fut classé dur n° 1.

Par M. Sproule :

Q. Quel pour cent ?

R. 1.1 pour 100. Mais souvenez-vous que pendant la première partie de la saison il y eut plus de la récolte qui fut classé dur n° 1 que plus tard, de sorte que la situation devint plus aiguë, plus difficile à comprendre. M. Horn me donna une certaine explication qui en rend compte, mais quand même nous prétendions avoir un plus grand pour 100 sur une bonne récolte. De plus, je crois que M. Horn a dit que quatre-vingts pour 100 de la récolte fut classé Northern n° 2 et au-dessus, c'est-à-dire dur n° 1 et Northern n° 1 et 2. Ces classes sont appelées classes de contrat. Mais c'est très extraordinaire que sur la récolte, 1.1 pour 100 seulement fût classé dur n° 1 jusqu'au 31 janvier. Voilà les circonstances qui provoquèrent le mécontentement de l'hiver dernier. Les fermiers s'échauffèrent excessivement à un tel point que beaucoup de résolutions furent adoptées par différentes organisations dans le pays tout entier; ils prétendaient que nos classes-types étaient trop hautes et qu'il fallait absolument les baisser. Une autre chose qui augmenta de beaucoup le mécontentement et l'agitation, qui alimenta le feu de l'excitation, était que nous avions deux ascenseurs-entrepôts à la frontière sud du Manitoba, entre le Dakota et le Manitoba, deux ascenseurs situés sur les embranchements du chemin de fer Great-Northern, où on achetait du blé du Manitoba qu'on payait de 6 à 10 centins de plus par boisseau que le fermier du Manitoba pouvait obtenir à n'importe lequel de ses propres marchés. Ceci fut donc la cause pour laquelle un grand nombre de fermiers transportèrent leur blé jusqu'à la frontière pour l'y vendre. Ceci, dis-je, ne contribua pas peu à l'agitation.

Maintenant ce n'est point à nous d'expliquer comment se produisît cet état de choses. Nous savons le fait, d'après les rapports du marché que le blé à Duluth et à Minneapolis se vendait de quatre à sept centins de plus par boisseau que le nôtre de

la classe correspondante, et cela aussi amena les fermiers à croire que tout n'allait pas bien. Puisqu'ils pouvaient vendre leur blé, classé au Canada Northern n° 2, comme du Northern n° 1 aux entrepôts de la frontière et de six à dix centins de plus par boisseau, ils furent convaincus du fait que quelque chose allait mal, et ils attribuaient cela à ce que nos classes étaient trop hautes. L'Association des producteurs de grains de la Saskatchewan adoptèrent des résolutions et firent certaines recommandations. M. Miller, le secrétaire, est ici, il pourra expliquer cela mieux que moi. Quand l'Association du Manitoba se réunit à Brandon dans la dernière quinzaine de février, on nomma un grand comité pour s'occuper de l'affaire, lequel fit un rapport—je l'ai ici dans ma poche—de toutes les plaintes qui leur étaient venues des différents endroits de la province; il en vint à cette conclusion, qu'il fallait abaisser les classes, et pour éviter des complications dans le commerce, ainsi que l'avait fait remarquer spécialement plusieurs fois le préposé à l'entrepôt, que si l'on faisait des changements—comme M. le sénateur Watson vient de le dire—cela compliquerait le commerce et démoraliserait les choses à un tel point, qu'il faudrait peut-être un ou deux ans pour les ramener à un état normal; c'est pourquoi la seule chose à faire fut d'abaisser les classes d'un degré: appeler le présent Northern n° 1, dur n° 1 et proposer de nommer le présent dur n° 1, extra dur n° 1. Pourtant, à cette réunion de l'association on n'adopta pas cela comme requête finale, parce qu'il y avait une légère différence d'opinion entre ceci et les recommandations faites par l'Association de la Saskatchewan. On décida que le comité exécutif de notre association devait se consulter avec celui de l'Association de la Saskatchewan afin d'essayer de faire un arrangement et d'en arriver à une entente commune. Cette réunion eut lieu en mai, à Winnipeg, et là nous obtînmes beaucoup de renseignements sur le transport de notre blé, ce qui nous amena alors à faire de grands changements à la recommendation de notre association. Une chose particulière qui nous porta à faire une enquête, fut une lettre, publiée dans le "Free Press" du 12 mai, d'une personne qui, l'hiver dernier, visita l'Angleterre. L'auteur de cette lettre disait qu'il s'était procuré un certain nombre d'échantillons au secrétariat du "Corn Trade Exchange" de Liverpool, accompagnés d'un certificat du Dominion, et qu'il y avait une différence considérable entre ces échantillons. Il se les procura, pour démontrer particulièrement qu'une différence existait dans les cargaisons à leur arrivée à destination. Notre opinion fut que c'était une révélation extraordinaire et qu'il ne fallait pas y ajouter foi. Nous avions cru que depuis un certain nombre d'années, le procédé de mélange du grain avait complètement disparu et était chose du passé.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Dites-nous ce que vous voulez dire par le procédé de mélange du grain?

R. Eh bien! au temps qu'a mentionné monsieur le sénateur Watson, en 1899, le mélange était permis à Fort-William, mais après que les classes-types, telles que nous les avons aujourd'hui, furent établies, le mélange fut défendu.

Par M. Sproule :

Q. Il y a différentes classes, sont-elles tenues à part?

R. Chaque classe est conservée séparément.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Sont-elles conservées séparément après avoir quitté Winnipeg, après inspection?

R. Oui, entassées séparément à Fort-William.

Q. Est-ce qu'on ne pourrait pas les tenir séparées dans les élévateurs ?

R. Le blé n'est pas classé avant d'être à Winnipeg, mais après avoir été classé, il devrait être tenu à part, et sans subir de mélange. Nous croyions que cela se faisait, mais M. Shepherd eut ces échantillons et prétendit qu'il différaient entre eux, pour des cargaisons accompagnées d'un certificat du Dominion.

Q. M. Shepherd exerce-t-il une profession?

R. C'est un fermier qui habite le Manitoba.

Par M. Staples :

Q. Qui est ce monsieur Shepherd?

R. C'est M. Shepherd de Rathwell. Il a été à Liverpool. Après avoir lu sa lettre nous lui avons télégraphié immédiatement de venir à Winnipeg et d'apporter ses échantillons, mais malheureusement il n'était pas chez lui à ce moment-là et n'est point venu à Winnipeg. Mais nous avons interrogé une autre personne, un des membres du "Grain Exchange" de Winnipeg, concernant l'affaire pour savoir si cela était vrai. Ce monsieur nous dit que c'était la vérité, mais que, naturellement, cela demandait un peu d'éclaircissement. Tandis qu'il croyait qu'on exportait du blé accompagné de certificat, et que ce blé arrivait mélangé, il nous dit que le mélange était fait à Fort-William, qu'on en donnait un certificat et que le blé était expédié en Angleterre. Nous avons trouvé ses paroles singulières et l'avons prié de s'expliquer.

Par le sénateur Watson :

Q. Sur le mélange fait dans les élévateurs ?

R. Non, voici ce qu'il a dit qu'il nous expliquerait : Il nous raconta que, concernant la manière dont le mélange se faisait à Winnipeg, le service des inspecteurs se faisait strictement selon la loi, dans les élévateurs, mais le mélange se faisait à mesure que le froment tombait de l'élévateur dans le bateau. Trois ou quatre conduits déversaient le blé en même temps et à la même place dans le bateau et le mélange se faisait ainsi dans le bateau et non dans l'élévateur. Ce monsieur ajouta qu'on faisait une cargaison et que l'inspecteur donnait alors le certificat indiquant le nombre de boisseaux de chaque classe, contenus dans la cargaison et la composition de celle-ci.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Ce certificat montrait-il que le blé était mélangé ?

R. Oui, certainement. Le certificat témoignait de tout cela ensemble. Ensuite nous lui avons demandé si l'on transportait ce grain en Angleterre sur la bonne foi de ce certificat, il nous a répondu qu'il n'allait jamais plus loin, qu'on n'en faisait plus aucun usage. On payait le certificat, mais immédiatement après on la détruisait. Maintenant, messieurs, ces révélations nous alarmèrent et nous firent beaucoup discuter et réfléchir, de sorte qu'il nous fallut deux jours de présence à Winnipeg pour en arriver à une décision. Nous pensions aussi qu'il exagérait peut-être, qu'il faisait un rapport insoutenable et nous demandâmes une consultation à M. Horn. M. Horn admit que c'était la vérité, qu'il avait à donner des certificats pour montrer la composition de la cargaison.

Q. M. Horn n'était pas une des parties dans la destruction du certificat, je suppose ?

R. Non, mais on m'a dit que M. Gibb, l'aide de M. Horn, à Fort-William, qui émet les certificats, surveille spécialement et minutieusement la manipulation pour que le grain sorte bien de l'élévateur tel qu'il y est entré.

Par M. Sproule :

Q. Y a-t-il, dans la loi, une provision qui vous permette de mélanger autant que vous donnez le pour 100 de chaque qualité ?

R. Dame, je n'en sais rien.

Q. M. Horn est-il là ?

M. HORN.—Oui, la loi dit qu'il n'y a rien qui empêche un homme de vendre son blé sur échantillon, s'il le désire.

M. MCCUAIG.—Eh bien ! c'est la contention que lorsqu'un acheteur achète——

Par le sénateur Perley:

Q. Il peut être mélangé si vous le vendez sur échantillon ?

R. On détruisait le certificat et alors on vendait le blé sur échantillon.

Par M. Hughes :

Q. Voulez-vous dire que l'inspecteur donnait deux certificats pour une cargaison de blé ?

R. M. Horn peut vous répondre.

M. HORN.—Dans le cas d'une cargaison de blé mélangé, l'inspecteur ne peut pas donner un certificat complet. Il donne le certificat pour une quantité-échantillon, et sur ce certificat il porte la composition de cette quantité-échantillon, tant de boisseau de dur n° 1, tant de Northern n° 1, etc.

Q. Quel certificat donne-t-il à l'acheteur anglais ?

R. Je ne puis vous le dire. Je ne suppose pas qu'on donne un certificat dans ce cas ; il expédie le blé sur son propre mérite et à ses risques.

Q. Je croyais que le monsieur en question avait dit qu'il y avait un certificat ?

R. On en avait donné un, mais il n'aurait pas été envoyé avec la cargaison.

M. HORN.—Je crois que M. McCuaig, en donnant le nom de M. Shepherd, aurait dû donner aussi celui de l'autre monsieur.

M. McCUAIG.—Le monsieur qui donna ces informations est M. Coulter de Winnipeg.

M. MILLER (Indian-Head).—Voudriez-vous bien me permettre de lire l'article qui permet le mélange du grain ?

M. FISHER.—Il est dans la loi.

M. McCUAIG.—Je suis en train de vous expliquer ce qui amena notre association aux changements radicaux qui fusent proposés par notre association des producteurs de grains, à notre réunion de Brandon. Nous étions 400 délégués de toutes les parties de la province et tous unanimes dans notre requête. La proposition que nous faisons maintenant est très modérée, comparée aux recommendations que nous avions faites d'abord. Nous avions invité, comme je l'ai dit, M. Shepherd à venir à Winnipeg, mais il était en voyage et ne pûmes le trouver. Mais après la conférence, je lui écrivis et lui dis qu'il me ferait plaisir, comme président de l'association, s'il voulait bien me faire parvenir ces échantlllons et déclarer devant un notaire public comment ils se trouvaient en sa possession et marquer chacun d'eux séparément pour qu'ils puissent être identifiés et examinés. M. Shepherd me répondit qu'il était prêt à venir me trouver personnellement, et que si je voulais lui donner un rendez-vous dans la ville de Winnipeg, il y viendrait et apporterait ses échantillons. Il vint au rendez-vous, le jour que les délégués quittèrent Winnipeg et mit entre mes mains tous ces échantillons. Je les ai avec moi, dans ma valise, dans cette chambre-ci, et j'ai aussi sa déclaration qui explique comment il les a obtenus et de qui il les a reçus, et chaque échantillon donne le nom du navire sur lequel arriva la cargaison ainsi que le poids par boisseau.

Par M. Fisher :

Q. Ces échantillons furent pris à Liverpool, par M. Shepperd, n'est-ce pas ?

R. Non, par le secrétaire de la " Corn Trade Association " de Liverpool.

Q. Et c'étaient des échantillons de grain accompagnés de certificats canadiens ?

R. Accompagnés de certificats canadiens.

Q. Accompagnés du certificat de M. Horn ?

R. Oui

Par M. Hughes:

Q. De qui était le certificat de l'inspecteur ou de la personne qui fit l'envoi ?

R. Ces échantillons ne sont pas ceux du lot mélangé. Je ne vous ai parlé de ce lot mélangé que pour vous montrer combien cela nous touchait.

Par M. Fisher :

Q. Le lot mélangé dont vous nous avez parlé ne se rapportait pas aux échantillons de M. Shepherd, n'est-ce pas ?

R. Point du tout. Ces rapports nous poussèrent à faire une enquête.

Q. Les échantillons de M. Shepherd furent-ils tous recueillis à Liverpool ?

R. Oui, et par le secrétaire de l'association du "Corn Trade" de Liverpool.

Q. Et ces échantillons venaient de lots de grain, accompagnés des certificats de M. Horn ou de ses aides ?

R. Oui.

Q. Et ces certificats attestaient-ils que tout le blé était d'une seule qualité ?

R. Oui.

Q. Ils attestaient une seule qualité ?

R. Il y avait 3 échantillons de Northern n° 1 et trois de Northern n° 2.

Q. Alors, devons-nous croire que ces échantillons étaient de la classe attestée par les certificats ?

R. Non, ils n'en étaient pas.

Par. M. Wilson (Lennox):

Q. Avez-vous lu ces documents et en avez-vous fait prendre le contenu ?

R. J'ai soumis les échantillons à M. Gibbs de Fort-William.

Q. Je propose que M. McCuaig lise sa déclaration devant le comité pour qu'on en prenne le contenu, au lieu de se fier à sa mémoire.

R. J'ai ici les échantillons et la déclaration.

Par M. Fisher :

Q. Je propose que les échantillons et la déclaration soient mis par devers nous de sorte qu'après, nous ferons classer les échantillons si nous voulons.

R. Oui, j'accepte cela. Je vous donnerai la déclaration en même temps que les échantillons, ce que je fais à ce moment même avec plaisir.

Par M. Wilson (Lennox):

Q. Pourquoi ne pas lire la déclaration?

R. Je vais la lire.

Q. Selon mon idée, c'est ce qu'il faut faire. Nous devons entendre les termes exacts de la personne qui a fait la déclaration.

R. (M. McCuaig lit):

Province de Manitoba.}
Attestation: }

"Je, soussigné, Arthur Shepherd, de Rathwell, province de Manitoba, fermier, déclare solennellement:

"1. Que, pendant le mois de décembre 1905, j'étais dans la ville de Winnipeg et je reçus de M. David Horn, inspecteur en chef du grain, l'échantillon contenu dans le sac, aujourd'hui mis à jour et marqué A, d'où ma déclaration, lequel échantillon de blé, m'a assuré M. Horn, était un échantillon-type de blé Northern n° 1.

"2. Que, pendant le mois de février A.D.1906, j'étais dans la ville de Liverpool, et dans un entretien avec le ecrétaire de la 'Corn Trade Association' de là, je priai ce dernier de m'obtenir des échantillons des cargaisons de blé du Manitoba reçues, accompagnées de certificats du Dominion, et de marquer sur chaque sac contenant de tels échantillons, la classe du certificat et le nom du navire par lequel est arrivé le dit échantillon.

"3. Subséquemment le dit secrétaire déposa au bureau d'immigration du gouvernement à Liverpool, pour moi et conformément à notre entretien, les sacs, aujourd'hui mis à jour et marqués respectivement: B, C, D, E, F et G, lesquels échantillons ont été marqués par le dit secrétaire de la classe et du nom du navire par lequel la car-

gaison est arrivée, ainsi que l'indique chaque étiquette attachée à chaque sac, portant les marques données ci-dessus, et la signature du notaire devant lequel la déclaration a été faite.

"4. Que, pendant ma visite à Liverpool dans le mois de février, je reçus de MM. Harrison Frères et Cie, membres de la dite association, les paquets aujourd'hui mis à jour et marqués respectivement H et I, le premier, H, contenant un échantillon du blé qui, selon eux était arrivé, accompagné d'un certificat du Dominion, comme Northern n° 1, et le dernier, I, contenant un échantillon du blé qui selon eux, était arrivé comme Northern n° 2, accompagné également d'un certificat du Dominion.

"5. Que, pendant ma dite visite à Liverpool, j'obtins de MM. Montgomery, Jones et Cie, membres de la dite association, le paquet aujourd'hui mis à jour et marqué K, d'où ma déclaration, et que selon MM. Montgomery, Jones et Cie, il contenait un échantillon du blé arrivé comme Northern n° 1, accompagné du certificat du Dominion.

"6. Que chacun des dits paquets: A, B, C, D, E, F, G, H, I et K, contiennent respectivement les mêmes échantillons, tels que je les ai reçus.

En foi de quoi je fais cette déclaration solennelle croyant sincèrement avoir dit la vérité et sachant qu'elle a autant de force et effet que si elle avait été faite sous serment et en vertu de la loi sur les témoignages de 1893, du Canada"

Déclaration faite devant nous dans la ville de Winnipeg, province du Manitoba, ce 31 mai 1906, A.D.

A. SHEPERD.

THOMAS L. METCALFE,
Notaire.

Q. Il ne dit pas qu'il a vu les certificats. Il dit que quelqu'un le lui a dit.

R. Non, nous n'attachons pas beaucoup d'importance à ces échantillons qu'il a reçu de ces maisons.

LE SÉNATEUR WATSON.—Je propose que, puisque ce témoignage va être imprimé, l'on ne publie pas cette déclaration. Il n'y a aucune objection à ce que le blé soit apporté ici pour le voir, mais comme il n'y a pas production de certificat, je crois que ce serait induire les gens en erreur.

LE TÉMOIN.—Cela est possible.

M. WILSON (Lennox).—La coutume veut que l'on publie la déposition entière d'un témoin, quelle qu'elle soit.

LE TÉMOIN.—Ce que dit M. le sénateur Watson est vrai; nous le reconnaissons. Mais, M. Shepherd a reçu quand même ces échantillons du secrétaire de la "Corn Association" de Liverpool.

Par M. Wilson (Lennox):

Q. C'est pourquoi je voulais que le document fût lu. Je m'aperçois qu'il ne vaut pas grand'chose. C'est une déclaration faite par quelqu'un.

R. Nous considérons qu'il n'est pas de la partie. C'est un officier d'une association indépendante. C'est la seule importance que nous y attachions.

Par M. Sproule :

Q. Il n'aurait aucune raison pour en donner une fausse idée.

R. Non.

M. STAPLES.—Je connais personnellement M. Shepherd, et j'avance avec satisfaction qu'il ne dirait pas ce qui n'est pas vrai.

LE SÉNATEUR WATSON.—Je vous donne cette information pour vous montrer pourquoi nous avons demandé une légère modification dans la classification.

Par M. Sproule :

Q. Vous avez dit que dans les entrepôts de la frontière on recevait de six à dix centins par boisseau de plus, pour la même qualité de grain que celui du Manitoba et de l'Ouest. Où va ce grain, aux Etats-Unis pour y être consommé, ou est-il expédié pour traverser ce pays en transit?

R. On supposait qu'il était expédié en Angleterre en transit par les Etats-Unis. Il est acheté en transit, il est donc vraisemblable qu'il traverse de même les Etats-Unis.

Q. Se pouvait-il qu'il fût acheté par des minotiers américains et consommé aux Etats-Unis ?

R. Je ne pourrais vous le dire, à moins qu'ils n'aient payé les droits de douane.

Q. Pourvu qu'ils aient payé les droits. Sans doute qu'à certains moments le prix du blé est très bon aux Etats-Unis et qu'on peut y payer le grain à un taux élevé en plus des droits de la douane?

R. Je ne sais pas. Mon idée est qu'on l'expédiait à Duluth en transit.

Par M. Schaffner :

Q. Je ne comprends pas bien ce genre d'expédition. Il n'est pas seulement en transit dans les entrepôts où l'on obtient six ou dix centins de plus; il est transporté jusqu'à la frontière américaine où il est livré.

R. Où on fait cela, il est passé en contrebande.

Q. On obtient son prix quand même.

R. Oui, c'est vrai, mais alors on risque de perdre chargement, chevaux et voiture en faisant ainsi.

Par M. Schaffner :

Q. Quelle est la cause de cette différence dans le prix ?

R. C'est ce que nos fermiers ont essayé de découvrir.

Par M. Hughes:

Q. L'année dernière, n'a-t-on pas manqué de blé de Minneapolis ?

R. C'est l'année d'avant.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. J'ai compris que notre Northern n° 2 est égal à leur Northern n° 1, est-ce bien cela ?

R. C'est ainsi qu'on recevait le blé dans ces entrepôts et que les fermiers le vendaient. Ils ne pouvaient pas le vendre à leurs propres élévateurs pour plus que du Northern n° 2, et en conséquence, ils le conduisaient jusqu'aux entrepôts où le blé était classé Northern n° 1.

Par M. Adamson :

Q. Etait-il classé Northern n° 1 ou bien était-il payé comme du Northern n° 1 ?

R. Il était classé et payé comme Northern n° 1.

Q. Comment pouvait-il être classé n° 1 ?

R. L'acheteur concédait la classe.

Par M. Fisher :

Q. C'était un arrangement tout privé et non officiel. Il n'y avait pas de classe officielle ?

R. Exactement.

Par M. Adamson :

Q. Est-ce que ce blé était pour Duluth ?

R. On le supposait, mais je ne sais rien de positif.

Q. Si tout cela était vrai, la différence de prix viendrait alors de la manière dont les marchands dirigeaient leurs affaires, je suppose ?

R. On supposait qu'il était pour l'exportation parce qu'il passait par les entrepôts de la douane, et le fait qu'il était pour l'exportation anglaise, avait attiré l'attention des fermiers et les faisait raisonner ainsi: "Pourquoi le marchand du côté canadien ne pourrait-il pas le payer le même prix, puisque le grain était pour le même marché ?"

Par M. Sproule :

Q. Qui classait le grain à la frontière ?

R. Voulez-vous dire aux Etats-Unis et en faveur du fermier que le vendait ?

Q. Parfaitement.

R. Ce devait être l'acheteur du grain.

Q. En sa faveur ?

R. Certainement. L'acheteur, à on élévateur canadien, lui donnait une certaine classe et l'achetait, ensuite il lui fallait le soumettre à l'inspection de M. Horn, à Winnipeg.

Par M. Fisher :

Q. Le classement avait-il un caractère officiel, comme l'inspection de M. Horn, par exemple ?

R. Non. Les fermiers doivent vendre leur blé comme étant d'une certaine classe.

Q. De celle du marchand, sans doute ?

R. Oui.

Q. Le marchand le classe selon son jugement, n'est-ce pas ?

R. Oui, et il le paie d'après son appréciation.

Par M. McIntyre:

Q. Quel est le taux respectif de transport du fret pour Duluth et Fort-William ?

R. Il est environ le même.

Par M. Staples :

Q. Cette condition d'affaires continua-t-elle toute la saison ?

R. Oui, jusqu'au mois de février dernier. Depuis cette date, je n'en ai pas entendu parler.

Par M. Lake :

Q. D'après M. Horn le grain canadien et américain, selon leur valeur intrinsèque, se valent. Cela pourrait peut-être venir de cette classification non officielle qui donne une meilleure classe.

R. Oui, je puis dire que les fermiers de tout le Manitoba, quand ils comparent les classes de grain du Manitoba à celles de Minneapolis, s'imaginent que notre blé est bien d'une classe plus élevée, et cela nous prouve bien ce mécontentement; et le fait que les acheteurs, aux entrepôts de la frontière, l'ont payé plus cher et l'ont reconnu d'une qualité meilleure, aggrave la situation.

Par M. Adamson :

Q. Est-ce que cela affecterait la valeur de notre blé s'il était envoyé en transit sur les marchés anglais ?

R. Cela ne devrait pas.

Par M. Fisher :

Q. Avez-vous vu vendre, vous M. McCuaig le même blé d'après sa classification américaine et canadienne c'est-à-dire d'après la classification officielle ?

R. D'après la classification officielle ?

Q. Oui.

R. Non, je n'ai pas eu cette occasion.

Q. Ainsi vous ne savez pas quelle différence il y a dans la classification officielle ?

R. Non.

Q. Au commencement de vos observations vous avez donné des chiffres pour montrer qu'autrefois, il y avait une plus grande proportion de dur n° 1 qu'il y en a eu ces trois dernières années et que la cause principale, selon votre opinion, parmi les fermiers du Manitoba et de l'Ouest, était la classification trop élevée.

R. Oui, c'est vrai.

Q. Y a-t-il eu du changement pendant ces années-là ?

R. Non.

Q. Le système est-il le même ?

R. En pratique, il a été le même depuis 1899.

Q. Vous êtes-vous aperçu d'un changement dans le système d'inspection de M. Horn ou de son aide ?

R. Non, je ne m'en suis pas aperçu.

Q. Alors, vous trouverez qu'avec les mêmes classes-types et la même inspection, le blé des deux ou trois dernières années est d'une qualité moins bonne que dans les trois, quatre ou cinq années qui les ont précédées ?

R. Oui.

Q. Et comment expliquez vous cela ?

R. En 1903, nous avons admis que l'inclémence de la saison avait affecté la qualité du blé.

Par M. Wilson :

Q. Mais, n'avez-vous pas été satisfaits ?

R. Nous sommes satisfaits qu'en 1903, une petite quantité de blé seulement fut classée dur n° 1 pour cause de l'inclémence de la saison. En 1904, une quantité encore plus petite fut classée dur n° 1, mais nous étions satisfaits parce que nous savions que la cause en était la rouille qui empêcha le grain de se remplir. Quand vint 1905, la récolte fut de première classe. M. Horn a dit que quatre-vingt pour 100 en furent classés Northern n° 2 et meilleur. Ceci est la preuve que les fermiers avaient une récolte de première classe et qu'ils le savaient bien. Cependant, malgré cela, jusqu'au 31 janvier, il n'y eut que 559 wagons qui furent classés dur n° 1, sur, disons environ 43,000.

Q. De quoi croyez-vous que cela dépend ?

R. Il nous est difficile de le savoir

Q. Je désire le savoir.

R. Eh bien ! Je serai franc avec vous.

Q. Vous deviez être à même de le savoir.

R. On suppose que les inspecteurs ont été plutôt sévères dans leur examen.

Q. Alors vous trouvez qu'il y a une différence dans l'inspection, puisque vous les accusez d'avoir été sévères.

R. Je crois cependant que M. Horn a la confiance de tous les fermiers.

Q. Mais pourtant, vous avez l'arrière-pensée qu'il y a un changement dans l'inspection.

R. Elle a été un peu trop sévère.

Q. Plus sévère qu'il y a trois ans de cela ?

R. Oui.

Q. Vous croyez ?

R. Certainement, je le crois.

A. Est-ce votre explication de la différence d'inspection ?

R. Pas exactement.

Q. Alors, qu'est ce qu'il y a de plus ?

R. Il y a que, nous sommes allés voir M. Horn pour nous renseigner sur cette sévérité extraordinaire et qu'il nous satisfît en nous donnant cette explication : que votre froment, bien qu'ayant la couleur et le poids voulus n'avait pas la rondeur suf-

fisante pour qu'il fût mis dans la classe "dur n° 1"; cela fut suffisant pour nous donner satisfaction.

Q. Alors, ce ne serait pas une différence dans l'inspection, mais bien dans le grain ?

R. C'est bien cela.

Q. Non dans l'inspection ?

R. Non pas dans l'inspection, non.

Q. Mais, n'est-ce pas encore votre avis que la sévérité et la vigueur de l'inspection en étaient beaucoup la cause ?

R. Certainement beaucoup.

Q. Vous croyez que c'est l'inspection et non la qualité du blé, n'est-ce pas ?

R. Eh bien ! la qualité du blé de l'an dernier y était un peu pour quelque chose.

Q. Très bien, mais je parle de cette saison-ci, l'objet de notre discussion. A ce moment même, je n'ai aucune explication et j'en veux une si possible. Je veux savoir quelle est la difficulté et vous m'avez donné à comprendre de toute façon, que vous pensiez que l'inspection était plus stricte cette année-ci qu'elle n'était il y a 5 ans. Ai-je bien compris ?

R. Oui. C'est bien l'opinion qui prévaut chez les fermiers de l'ouest.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Est-elle basée sur la certitude ?

R. La certitude que nous avons ici.

Par M. Fisher :

Q. Je ne pense pas que cela soit là une certitude, le fait qu'il n'y a pas eu autant de blé classé dur n° 1, parce que l'inspection est plus stricte. Ce n'est une certitude que si vous démontrez que le blé est aussi bon ou meilleur. De plus, vous avez dit il y a un moment que le grain n'était pas assez rond.

R. C'est la raison qu'a donnée M. Horn.

Q. L'acceptez-vous ?

R. Dame, personnellement non.

M. HORN.—M. McCuaig n'explique pas tout

M. McCUAIG.—M. Horn peut vous donner plus de détails.

M. HORN.—M. McCuaig admettra bien que dans notre pays, il y a une tendance, chaque année, de plus en plus, à laisser le blé en petits tas, au lieu de le battre directement venant de la meule. Cela, naturellement, détériore le grain, cela le blanchit. Il est à la merci des éléments, et cela contribue beaucoup à le faire ébrener.

Par M. Schaffner :

Q. Vous croyez alors, si je vous comprends bien, que beaucoup du blé qui ne fut pas classé Northern n° 1, l'an dernier, aurait été classé dur n° 1, il y a quatre ou cinq ans ?

R. Oui, je le crois.

Par le Sénateur Watson :

Q. Est-ce que l'abaissement du pour-cent ne serait pas dû à ce que, il y a cinq ans, on faisait l'échantillon pour convenir à la récolte ?

R. Non, ces classes-types sont en usage depuis 1899.

Q. Vous n'avez commencé qu'en 1900; avant cela les échantillons se prenaient sur la récolte ?

R. C'est vrai.

Par M. Fisher :

Q. N'avez-vous pas commencé par dire que la qualité-type avait été la même pendant toutes les années dont vous avez parlé ?

R. Si.

Par M. Sproule :

Q. Croyez-vous qua la plénitude du grain en était la cause, parce qu'on fut obligé de la considérer en décidant de la classe ?

R. Voulez-vous dire dans les années précédentes ?

Q. L'année dernière ou une autre des années passées. M. Horn a suggéré que la loi fût amendée, car elle dit que le grain doit être plein tout en ayant de la couleur et du poids ?

R. Nous sommes d'accord avec vous là-dessus, pour cette raison que la loi dit que le blé doit peser 60 livres le boisseau, mais souvent il pèse plus que cela, et cependant sans être assez rond pour remplir les conditions.

Par le sénateur Perley:

Q. Nous trouvons, et cela, M. Shepherd le confirmera, que s'il y a une récolte abondante, beaucoup d'humidité et une croissance vigoureuse, il y a lieu de s'attendre à un plus grand pour 100 de ce blé blanc qui abaisse la classe-type. L'an dernier, où l'on fit venir une seconde récolte dans le même champ sans culture extra, le grain fut meilleur que quand il était classé si haut; nous avons fait venir plus de blé tendre parce que l'humidité fit un plus grand pour cent de blé tendre dans l'échantillon.

L'honorable M. Fisher.—Quoique vous ayez eu une très bonne récolte, vous n'avez pas eu une qualité de grain aussi parfaite ?

M. le sénateur Perley.—Non.

Par M. Sproule :

Q. Devons-nous croire que votre opinion est que l'inspection de l'année dernière diffère un peu de celle de 1902—qu'elle est un peu plus sévère ?

R. C'est l'opinion générale chez les fermiers.

Q. Avez-vous vu des échantillons du grain de l'année dernière, du dur n° 1 ?

R. Oui.

Q. Et des échantillons de 1902 aussi ?

R. Oui.

Q. Y a-t-il une différence dans le blé ?

R. Je ne m'en suis pas aperçu.

Q. Alors l'inspection est la même, la différence est en grande partie chez les acheteurs, les acheteurs de campagne ?

R. Mais, nous ne parlons pas de leur classification pour nous, nous parlons de l'inspection de M. Horn.

Q. C'est là que le grain est vendu, n'est-ce pas ?

R. Ordinairement les fermiers ne vendent point leur blé avant d'avoir reçu le certificat qui en atteste la qualité.

Q. Le grain arrive tout mélangé. Un fermier dit: "Voici un wagon de dur n° 1". Il va à l'élévateur. Ce grain n'est pas tenu absolument séparé avant qu'il arrive à Winnipeg, n'est-ce pas vrai ?

R. Le personnel officiel prétend qu'il est mis dans des coffres séparés.

Q. Le contenu de chaque wagon ?

R. Oui.

Q. Il ne pourrait pas le faire ?

R. Dans les élévateurs de la campagne ?

Q. Oui.

R. Il prétend avoir des coffres spéciaux séparés pour y mettre mon blé, et là son identité est conservée.

Par M. Fisher :

Q. Ce grain est-il classé à Winnipeg ?

R. Oui, et c'est cette classe qui nous guide pour vendre.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Vous connaissez bien Portage-Plains. Y a-t-il eu l'an dernier plus de blé battu, encore en petits tas qu'il y a cinq ans passés ?

R. Non, habituellement à Portage-Plains. On bat tout le blé quand il est encore en petits tas.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Quel pour 100 de son grain, le fermier coffre-til spécialement, comme vous dites, et alors, expédie-t-il par wagons ?

R. Dame, ce me serait difficile de dire ce pour 100, mais tout le blé que le fermier désire expédier ainsi, on le lui expédie.

Q. La proportion est-elle grande, serait--elle de un pour 100 ?

R. Oh ! oui, on en expédie une grande quantité, surtout pendant la première partie de la saison.

M. HORN.—M. McCuaig parle de son district. C'est un district où l'on fait le plus d'expéditions de tout l'Ouest.

M. STAPLES.—Je dois confirmer la déposition du témoin pour mon district. Les grands fermiers battent leur blé de bonne heure dans la saison parce qu'ils sont prévoyants, ils passent le grain par l'élévateur et le vendent à Winnipeg, d'après sa qualité classée par M. Horn. Mais le petit fermier, qui demeure loin et qui amène son grain plus tard, le met dans son coffre à lui. Je dois ajouter que soixante-quinze pour 100 du blé d'un autre district, que je connais bien, est expédié par wagons d'après la classification personnelle du fermier.

L'honorable M. FISHER.—Quand le blé est mélangé de la manière dont vous parlez, est-ce que son prix n'est pas alors déterminé à Winnipeg ?

M. STAPLES.—Si fait.

L'honorable M. FISHER.—Alors la question de classification à Winnipeg n'affecte pas le prix.

M. STAPLES.—Non.

M. SCHAFFNER.—Je suis d'avis que l'assertion que vient de faire M. Horn, que plus de blé était battu encore en petits tas qu'autrefois, demande à être expliquée un peu. Eh bien! nous savons qu'il y a deux ans, le blé battu ainsi, était meilleur que celui qui était resté en meule. On dit que les petits tas permettent au blé de sécher.

M. HORN.—C'est vrai, mais une meule de blé doit être bien faite.

M. STAPLES.—Je crois que M. Fisher m'a interrogé, et que M. Watson a attiré mon attention sur ma réponse qui selon lui n'est pas juste. Voulez-vous répéter votre question, M. Fisher.

L'honorable M. FISHER.—J'ai compris, M. Staples, que vous parliez des cas où le fermier ne vendait pas son grain par wagon pour être envoyé à Winnipeg séparément, qu'il le vendait à un marchand, disons, à votre gare, et que ce blé était mis dans un coffre commun avec celui des autres fermiers.

M. STAPLES.—Oui.

M. FISHER Et je vous ai demandé si le prix n'était pas alors fixé là sans considération pour la classification de M. Horn à Winnipeg, puis j'ai compris qu'il disait que le prix était fixé séparément par chargement individuel.

M. STAPLES.—C'est vrai, c'est bien cela que je voulais dire.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Ils auraient toujours besoin de la classification de M. Horn.

M. FISHER.—Ce serait le cas quand un échantillon serait pris et éprouvé, mais j'ai compris que les fermiers amenaient de petites quantités à la fois, qu'ils vendaient au marchand, que celui-ci mettait un certain nombre de ces quantités dans un coffre

commun et les mélangeant, et que pendant l'opération, le prix était fait sans considération pour la classification future.

M. STAPLES.—C'est cela.

M. FISHER.—C'est ce que j'ai compris, et vous avez répondu précisément comme je m'y attendais.

R. Quelles sont vos propositions ?

Par M. Hughes (Victoria) :

R. Nous ne proposons aucun changement dans le northern n° 1 ou n° 2 car cela pourrait créer des difficultés dans le commerce, parce que ce sont réellement les deux classes sans lesquelles notre blé a été vendu depuis quelques années. Tout ce que nous désirons faire changer, est que le mot "plein" (plump) soit éléminé de la classification pour le dur n° 1, et que le pour 100 du blé "Red Fife" dur soit abaissé de 75 à 70, et que le poids du blé soit mis sur le certificat.

Par M. Lake :

Q. Alors que demandez-vous concernant l'extra dur n° 1 ?

R. Nous demandons qu'il soit supprimé. Selon le rapport de M. Horn, il n'y a pas eu un wagon de cette classe depuis six ans et nous le prenons plus pour un ornement que pour autre chose.

Par Le Sénateur Watson :

Q. Si vous supprimez le mot "plein" (plump) du dur n° 1, est—ce que cela ne serait pas le moyen d'obtenir l'extra dur n° 1.

R. Non.

Par M. Sproule :

Q. Vous avez parlé de deux méthodes d'achats et d'expéditions. L'une est où le marchand achète un wagon de grain qui doit être examiné à Winnipeg ou à Fort-William; l'autre est où le grain est achet à nombre de fermiers et mis dans un coffre commun, celui-là est acheté sans inspection aucune. Trouvez-vous que ces personnes qui vendent par wagons devant être examinés à Winnipeg, reçoivent un meilleur prix pour leur blé, que celles qui le vendent localement où le grain est mis tout ensemble dans un coffre commun?

R. Elle reçoivent toujours un prix plus élevé.

Q. Cela n'indiquerait-il pas que le marchand local prît avantage de la condition?

R. Certainemnet.

Par le Sénateur Douglas :

Q. Je voudrais poser une question sur ces deux qualités extra. Est-ce l'avis de l'association des producteurs de grains, que cette qualité extra soit supprimée, parce qu'elle n'est pas produite dans le pays ?

R. Oui.

Q. N'est-ce pas un fait que les gens ne savent pas qu'il existe une telle qualité ?

R. Un grand nombre de gens l'ignorent, je n'en doute pas.

Q. Et n'est-ce pas encore un fait que le marchand n'y fait aucune attention, que, si le blé est extra bon, il en a le bénéfice et le producteur ne la pas, que s'il le met avec une qualité n° 1, il a le profit de sa classification. S'il reçoit tant de ce blé, il peut le mélanger avec une qualité inférieure et se débarrasser ainsi d'une certaine quantité du blé de la classe au-dessous ?

R. Ceci est juste pour le marchand qui achète le blé par wagon, mais ne s'applique pas au fermier qui expédie son propre blé.

Q. Assurément un homme serait bien fou s'il vendait autrement que par wagons.

R. Même depuis que le fermier expédie lui-même son blé par wagons, il n'y en a pas eu un seul d'inspecté en six ans.

Par M. Sproule :

Q. Il aurait le bénéfice de l'inspection à Winnipeg et le grain serait ainsi classé, n'est-ce pas?

R. Oui.

LE SÉNATEUR DOUGLAS.—Je me souviens, lorsque j'assistais à la classification, à Winnipeg, d'avoir vu 25——

M. HUGHES (Victoria).—Etes-vous fermier ?

LE SÉNATEUR DOUGLAS.—Oui, et un fermier qui peut comparer ses notes avec n'importe qui. Je me souviens d'avoir vu 25 sacs de grain appuyés au mur. J'ai dit à l'agent: "Quel est ce grain?" Je l'avais regardé de près, c'était le meilleur de tout celui qui était là dans l'entrepôt. "Oh!" dit-il, "c'est du grain qui vient des Territoires et qui pèse 64 livres par boisseau. Si nous classifions ce grain et lui donnons la classe de sa propre qualité, ce sera au détriment de celui que l'on cultive à Portage-Plains et dans le sud du Manitoba, par conséquent nous le laissons de côté et ne le classons pas." C'est pourquoi je soutiens que nous devrions avoir une classe pour les qualités extra.

LE SÉNATEUR PERLEY.—Pour les Territoires du Nord-Ouest?

LE SÉNATEUR DOUGLAS.—Et c'est pourquoi encore, cette qualité extra, devient une partie du bill. Je me rappelle bien toutes ces classes, ayant passé des semaines et des mois à préparer des lois. J'ai étudié beaucoup ce sujet, et je sais qu'on ne sait rien concernant cette qualité extra des Territoires.

Par M. Crawford :

Q. Je voudrais savoir si M. Campbell, l'agent nommé l'an dernier a été d'une utilité quelconque?

R. Oui, il a beaucoup aidé les expéditeurs et a rendu d'importants services à nombre de fermiers.

Q. De quelle manière a-t-il été utile aux fermiers?

R. Il a surveillé leur blé après son inspection à Winnipeg. Vous comprenez bien que dans beaucoup de cas où l'inspecteur classe un wagon à Winnipeg et renvoie un certificat à l'expéditeur, ce wagon est très souvent déchargé à Fort-William avant que le fermier ait reçu le certificat; mais avec M. Campbell à Winnipeg, l'expéditeur pouvait lui écrire à propos de son blé et lui dire ce qu'il pensait de sa qualité, dans quelle classe il espérait le voir mettre, et si le blé n'était pas classé selon son goût, M. Campbell était là pour y voir. M. Campbelle peut surveiller le grain avant qu'il soit déchargé à Fort-William.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Aurait-il fait des changements?

R. Oui.

Q. Beaucoup?

R. Je ne saurais dire le nombre. Dans son rapport à notre association, à Brandon, en février, il a dit qu'il en avait une certaine quantité.

Par M. Fisher :

Q. Comment peut-il les faire?

R. Quelquefois en changeant la classe, et d'autres fois en entreposant le grain d'une façon différente à Fort-William.

Q. Il le faisait nettoyer ou séparer ou donner des soins de cette sorte, je suppose?

R. Oui, il le faisait nettoyer et le surveillait. Par son assistance, moi, j'ai quelquefois fait changer une classe, mais je ne suis pas très loin de Winnipeg et il m'est possible d'avoir mon certificat avant que mon blé soit déchargé. J'ai soumis des wagons à une nouvelle inspection de M. Horn et quelquefois j'ai obtenu une élévation dans leur classification. Je me souviens précisément que, dans deux cas, M. Horn, après une seconde inspection m'a accordé un meilleur certificat.

Par le sénateur Perley :

Q. C'était après l'inspection d'une autre personne, je suppose ?

R. Oui, après que mon blé eut été inspecté à Winnipeg par un aide, M. Campbell n'était pas agent à ce moment-là, mais il a rendu de grands services dans beaucoup d'occasions.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Qui paie M. Campbell, est-ce l'association des fermiers?

R. Non, je ne crois pas. Il est nommé par le gouvernement. Nous le recommandons.

Par M. Wilson:

Q. Le gouvernement le paie?

R. Oui.

Par M. Barr:

Q. Alors, quelle autorité a-t-il?

R. Il a l'autorité que lui a conféré le gouvernement.

Q. Il peut élever une classe ?

R. Non, il ne fait que surveiller la classification.

Q. Alors, il n'a, en réalité, aucun pouvoir ?

R. Il est simplement l'agent de l'expéditeur, il est là sur le terrain, quand l'expéditeur peut être à trois ou cinq cents milles de distance.

Par M. Staples :

Q. Quand les échantillons arrivent au bureau de l'inspecteur, M. Campbelle a-t-il le droit d'entrer dans le bureau et de les discuter avec l'inspecteur ?

R. Je n'en sais rien.

Q. C'est ce que je veux savoir, a-t-il l'autorité de le faire ?

R. Je n'en sais rien. M. Horn vous le dira peut-être.

M. Horn.—Non, nous ne discutons avec personne la classification d'un blé. Après qu'elle est faite on peut entrer pour chercher le certificat et faire une demande pour une nouvelle inspection.

M. Barr.—Changez-vous quelquefois votre décision ?

M. Horn.—Certainement, nous n'avons pas la prétention d'être infaillibles. Il est peut-être possible qu'une classe soit changée pour une autre supérieure.

M. Barr.—Alors, M. Campbell peut bien venir après vous et vous persuader de revenir sur votre décision ?

M. Horn.—Non, il peut nous demander de reviser le certificat ou faire appeler la commission de surveillance qui a le pouvoir de le changer.

M. Jackson (Selkirk).—Qu'est-ce que c'est que la commission de surveillance ?

M. Horn.—Elle se compose de douze membres demeurant tous à Winnipeg. Six d'entre eux sont nommés par la bourse du grain, trois le sont par le gouvernement du Manitoba et les trois autres, par le gouvernement de la Saskatchewan.

M. Wilson (Lennox).—Je voudrais savoir les fonctions exactes de M. Campbell.

M. Horn.—M. Campbell est réellement agent pour les fermiers expéditeurs.

M. Crawford.—Les producteurs ?

M. Horn.—Oui, pour le fermier qui envoie sa propre cargaison. Il a le droit de s'introduire, regarder nos registres, demander si le blé est arrivé; il a des instructions de la part du fermier qui a expédié du blé et qui s'attend à le faire accepter Northern n° 1. Si le blé est inspecté Northern n° 2, il a la permission de voir les échantillons, et il peut dire: " Je crois que ce blé vaut un peu plus, et je désire que vous l'examiniez de nouveau ". Je répondrai: " M. Campbell, si vous voulez soumettre ce blé à plus

d'emmagasinage nous pourrons probablement le réclasser Northern n° 1". Ou bien, je lui dirai que nous ne pouvons rien faire de plus. Dans 99 cas sur 100, on ne peut rien faire. Mais, "si vous n'êtes pas satisfait, je voudrais bien que vous portiez votre plainte devant la commission de surveillance", celle-ci a le pouvoir de rejeter la décision de l'inspecteur.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. A-t-elle fait cela ?

R. Fréquemment. Même si nous nous trompons, nous avons l'avantage de sa décision.

Par M. Sproule :

Q. C'est une cour d'appel de votre jugement.

R. Oui.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Ces messieurs sont-ils tous dans le commerce de grains ?

R. Oui.

M. Crawford.—L'an dernier, j'expédiai un wagon de blé de Nepawa à Fort-William, j'avisai M. Campbell de la classe dans laquelle j'espérerais que mon blé serait mis. Il me répondit qu'il avait été classé Northern n° 1, mais que les frais d'emmagasinage étaient très élevés, six pour 100, je crois. Il m'informa que, étant données les conditions du marché, il vaudrait mieux accepter la classe Northern n° 2 avec beaucoup moins d'emmagasinage. Après certains calculs, je suivis son conseil et je gagnai 25 piastres sur mon wagon grâce à ses bons offices.

L'honorable M. Fisher.—Quoique le blé fût classé plus bas.

M. Crawford.—Oui.

M. Hughes (Victoria).—Les frais d'emmagasinage étaient pour le nettoyage, sans doute ?

M. Crawford.—Pour porter le grain à une classe supérieure.

M. Hughes (Victoria).—Cela doit diminuer le profit.

M. Horn.—Certainement, c'est ce que je voulais dire.

M. Crawford.—Un de mes voisins, M. Thompson, expédia un wagon de blé, il espérait qu'il serait classé dur n° 1. Il informe M. Campbell de son envoi qui fut classé Northern n° 1 au lieu de dur n° 1. M. Thompson le fit réexaminer et obtint qu'il fut classé dur n° 1, il gagna ainsi près de 40 piastres.

Le sénateur Perley.—Les marchands de Wolseley rapportent qu'il vaut mieux ne pas nettoyer le grain, de l'envoyer dans son état primitif, c'est-à-dire tel qu'il est en sortant de la batteuse. J'ai soutenu qu'il vaut mieux le nettoyer. Qu'en pense M. Horn ?

M. Horn.—Cela ne devrait rien faire.

M. Jackson (Selkirk).—Je voudrais faire une question à M . le ministre de l'Agriculture. On a suggéré l'idée que les fermiers devraient payer M. Campbell; je voudrais bien savoir si son salaire provient des droits prélevés par l'administration des élévateurs.

Hon. M. Fisher.—Je ne puis y répondre de but en blanc. Je crois que ce sont les fermiers qui paient M. Campbell, mais je m'en informerai.

M. Jackson (Selkirk).—Le salaire de M. Campbell est-il payé par les fermiers ?

L'hon. M. Fisher.—Tout le pays le paie, et non les fermiers seuls.

M. Jackson (Selkirk).—Ce sont les frais d'inspection, payés par les expéditeurs, sans doute?

L'hon. M. Fisher.—Oui, ce sont ces frais-là, je crois.

Après avoir lu la transcription de mon témoignage, je la déclare exacte.

D. W. McCUAIG.

Le président.—Si le comité se trouve satisfait, nous allons entendre M. Millar, secrétaire de l'Association des producteurs de grains de la province de la Saskatchewan.

M. John Millar, Indian-Head, Saskatchewan, ayant été appelé, s'adresse au comité en ces termes:—

Je me trouve un peu dans une heureuse position, parce qu'il est si près d'une heure, mais j'éprouve un plaisir considérable à être devant le comité pour lui présenter les vues des fermiers que je représente. Autrefois, le fermier ordinaire croyait qu'il était aussi difficile de se faire écouter de nos législaturs que de l'empereur de Russie. L'organisation et l'instruction semblent avoir changé cet état de choses, et l'empressement avec lequel nos législateurs ont écouté nos griefs dans le passé, et nous ont accordé nos revendications, nous a beaucoup plu et nous a été profitable. Et cela nous a enseigné à être circonspects dans nos demandes, de peur que, en les obtenant, nous ne recevions quelque chose qui ne soit pas tout à fait un bonheur sans mélange. Comme vous avez discuté les conditions d'arrivée de notre blé à Liverpool, je crois que, peut-être, vous seriez intéressés à quelques petits articles que j'ai coupés dans le "British Miller". Je vais vous les lire, si vous voulez bien les entendre.

M. le président.—Oui.

R. (M. Millar lit): "Les minotiers irlandais qui ont payé son prix entier, du blé avarié en mer, parce que la commission de surveillance l'a trouvé bon, sain et parfait, ce qui n'était pas, en toute évidence, ont fait un cas d'enquête sévère dans les méthodes de surveillance. Deux pieds d'eau dans la cale, n'est point bon pour du blé, n'importe comment, et il ne faut pas espérer, non plus, rendre à ce blé sa qualité première après avoir subi une telle avarie. Une autre anomalie se trouve d'être dans le fait que le marchand n'a pas pu avoir même un semblant de justice, dans le refus de son offre de ne prendre le blé avarié qu'à un certain prix. Il ne faudrait pas que ce fût possible qu'un tel défaut de la loi servît de cause de contention; au contraire, dans un cas semblable, quand l'avarie est constatée, il faudrait toujours accorder une compensation."

C'est quelque chose un peu en dehors de la question, mais voici autre chose qui porte sur le point en discussion:—

(Il lit,) "Quant à la classification du blé canadien on connait bien nos idées."

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Qui est ce qui dit cela?

R. C'est un article de l'éditeur, du "British Miller" (minotier anglais), une autorité sérieuse, (il lit;) 'Le blé dur n° 1 du Manitoba tient une place supérieure dans tout ce que nous voulons voir dans le meilleur blé. Sa qualité est meilleure que celle de n'importe qu'elle autre variété connue dans le monde, ce blé se paie toujours plein prix et nous n'osons pas croire, qu'un Canadien loyal puisse désirer, un seul instant, qu'il soit placé dans une classe inférieure, pour plaire à certaines gens qui cherchent à faire disparaître son individualité. Nous avons déjà débattu cette ques-

tion dans toute son étendue, et ne pouvons conidérer une nouvelle tentative de la discuter de nouveau que comme une futilité. Néanmoins, nous ne pouvons nous empêcher d'élever la voix, chaque fois qu'on fait une tentative de ce genre, et d'enjoindre à nos amis canadiens le devoir de le surveiller et d'être jaloux du sort de cette grande céréale."

Cependant ce journal ne comprend pas exactement nos conditions, comme je le démontrerai un peu plus tard.

Le président dit—c'est, je crois une réunion de la Bourse du grain (Corn Exchange).

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Savez-vous à peu près à quelle date ces articles ont été publiés ?

R. Non, je ne pourrais pas vous le dire.

Q. Moi, je mets toujours la date sur les fragments de journaux que je recueille, et d'où il viennent.

R. Ils ont été publiés dans le courant des quelques mois derniers, depuis mars. Il y a peu de temps que je reçois le journal de sorte que je sais que c'est depuis mars. (il lit :)

" Le président dit que l'article suivant à examiner était une communication du conseil se rapportant à la classification du blé. Il y a eu un mouvement au Canada pour abaisser la classe du Northern n° 1 du Manitoba, de manière à correspondre à peu près au Northern n° 1 de Duluth. Il dit qu'il ne savait pas l'histoire de ce mouvement, mais il semble que ce fût un système de la part de certains Américains pour exploiter le Canada au profit du fermier yankee. Quant à la question de classification, je ne suppose pas que, parmi les minotiers, il y ait deux opinions, ils sont tous d'avis que nous devrions faire notre possible pour qu'ils tiennent la classe-type de ce blé aussi élevée que possible de sorte que nous ne recevions pas de rebuts comme on nous en envoie sur certificats d'Amérique. On cherche quelque autre méthode de vendre le blé parce que tôt ou tard les certificats auront disparu. Ces certificats sont absolument mauvais et tendent à induire en erreur. Ce matin, à la réunion de notre conseil, nous avons touché à la question et depuis j'en ai esquissé la résolution. M. Halliwell, le rédacteur de "The Miller", me dit qu'il y a maintenant un certain nombre de sièges vacants à la Bourse de Winnipeg, et que les Américains font tous leurs efforts pour les faire obtenir à des courtiers en blé de leur pays, afin qu'ils puissent avoir la majorité qui leur assurerait l'abaissement de la qualité-type de ce que nous savons être du blé du Nord-Ouest canadien, de classe supérieure. Voici la résolution : L'Association nationale, ayant eu connaissance d'un mouvement dont le but est d'abaisser les classes actuelles du blé du Manitoba, a résolu d'adresser au gouvernement du Dominion, une pétition d'exercer son autorité pour empêcher de toucher au système actuel de classification, ce qui ne manquerait pas de diminuer la confiance que les minotiers du Royaume-Uni ont en son certificat et de déprécier la valeur des classes".

Il y a eu une discussion sur cela, mais je ne crois pas qu'elle vous intéresserait. Il y a aussi un autre article que je voudrais bien vous lire. Il a pour titre " Canadian Grain Standard" et en voici la teneur :

Le président demanda ensuite au conseil de continuer la discussion sur le second article du programme c'est-à dire, "d'examiner la correspondance échangée à propos du "Canadian Grain Standard". Le secrétaire avait reçu du Canada, des fragments de journaux contenant des articles sur la classification des blés du Canada. Il semble y avoir un conflit considérable entre les intéressés, concernant la classification des blés du Manitoba : Une partie d'entre eux était en faveur de conserver les classes aussi hautes que possible et l'autre partie voulait les abaisser pour qu'elles fussent plus uniformes avec le système de classification américain. Ces derniers s'appuyaient sur ce que le blé expédié ici comme Northern n° 1, du Manitoba, se vendait de pair avec le Northern n° 1, de Duluth, qui selon eux, n'était pas de même valeur.

Il lui semblait qu'ils prenaient plutôt à mercuriale de leur marché local comme le critérium de la valeur du Northern n° 1 du Manitoba puisque le Northern du Manitoba et celui de Duluth étaient de la classe A. Personnellement, il pensait que, au point de vue d'un minotier, la valeur devait être prise d'après l'apparence du grain à son arrivée. C'est ridicule de supposer qu'un minotier paierait plus une classe Northern de Duluth qu'un Northern du Manitoba classé à sa valeur actuelle. Selon son avis, la question devrait être posée devant la réunion générale qui se réunirait cet après midi pour adopter une résolution dont voici la teneur :

"Que le minotier anglais apprécie la qualité supérieure du blé du Manitoba, et désire soutenir l'opinion que ce blé devrait être classé aussi haut que possible. Il tenait à la main une correspondance d'une nature privée de sorte qu'il ne pût la lire; c'est pourquoi, il pensa qu'il valait mieux ne pas y toucher".

Je puis dire pour expliquer cette agitation pour le changement des classes, que, dans la Saskatchewan, il y a, depuis quelque temps, un fort mécontentement parce que les classes-types sont trop hautes et qu'on ne peut produire un blé d'une qualité correspondante. Et l'excitation augmente de plus en plus. Ainsi après avoir réfléchi sur la question, nous avons déclaré qu'il fallait faire un changement radical. Comme M. McCuaig vient de le dire, le pour 100 de dur n° 1, depuis 6 ans, a été très petit; il y a aussi un mécontentement intense quant à la classification, et j'aimerais à vous en donner quelques raisons qui n'ont pas été encore exprimées. On a dit qu'un grand nombre de fermiers coffrent leur blé séparément, mais moi, je sais bien, parce que je l'ai vu, et que j'ai subi moi-même le désagrément, que, si le fermier met son blé dans un coffre spécial, ce n'est pas toujours son propre blé, et cela arrive très fréquemment, qu'il en retire. Nous croyons que M. Horn est un homme capable et nous nous sommes aperçus qu'il était d'une intégrité rare. Il ne change pas d'opinion et cela est heureux pour nous, mais malheureusement dans ces cas, M. Horn a été presque toujours blâmé. Ceci est en partie la cause qui fait croire que le système de classification est mauvais, et que nos types de qualités sont trop hauts. Dans ces conditions les fermiers écrivaient à M. Horn de leur renvoyer les échantillons qui leur paraissaient ne pas avoir été classés selon leur propre valeur et à leur retour, on constatait qu'ils étaient d'un blé entièrement différent. Un échantillon était, par exemple, d'un grain rond et plein provenant d'un terrain de seconde année, pendant qu'un autre était d'un blé maigre et ridé, provenant d'une semence d'été, entièrement différent de sa caractéristique. On comprend facilement comment cela arrivait, parce que les fermiers, dans 99 cas sur 100 ne voient jamais le blé après qu'il a été mis en coffres séparés; et je pourrais citer beaucoup d'occasions où les fermiers croyant que leur blé allait dans un coffre d'un certain numéro, découvraient qu'un autre fermier, et dans certains cas, que deux ou trois autres fermiers avaient le même coffre. J'ai essayé de remédier à cela dans mon cas personnel; je me suis fait faire, pour moi seul, une éprouvette (*sticker*) chez un ferblantier de l'endroit. J'ai ensuite défendu d'expédier mon grain à Fort-William avant que je l'aie éprouvé moi-même après sa mise en wagon. Je n'en ai pas expédié beaucoup de cette façon, parce que ce n'est que l'an dernier que j'en ai fait l'expérience, mais dans tous les cas où j'ai expédié un wagon dans ces conditions, ce wagon a été classé exactement comme je m'y attendais, ou un peu mieux, il n'y a pas eu de classification inférieure. Je crois que beaucoup de ce mouvement a été causé par la malhonnêteté de ceux qui conduisent les élévateurs. M. Horn a été blâmé pour erreurs de classification et pour avoir classé deux ou trois wagons différents venant d'un même coffre, mais dans beaucoup de cas il ne le méritait pas.

Par M. Crawford:

Q. Quelle expérience ont les fermiers à mettre leur blé en wagons quand ils l'expédient eux-mêmes ?

R. Moi, j'ai eu beaucoup d'expérience.

Q. Quelle différence y a-t-il entre ce genre d'expédition et le travail des élévateurs ?

R. Concernant la classification ?

Q. Oui.

R. La différence est grande, car nous gagnons ordinairement du poids et très souvent une classe.

Q. Cet avantage est en faveur de l'expédition——

R. Dès le quai d'embarquement, comme nous désignons ce mode. C'est mettre le grain directement en wagons.

Par M. Martin (Wellington):

Q. Vous ne trouvez pas que la classe varie très souvent quand l'expédition se fait dès le quai de la gare, n'est-ce pas?

R. Non.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Le fermier s'en trouve mieux sans doute de charger son blé au quai ?

R. Oui, pour la classe et le poids.

Par M. Staples :

Q. Est-ce que les quais d'embarquement sont conformes aux besoins du fermier ?

R. Non, rarement, je ne crois pas qu'il puissent y suffire.

Q. Ils devraient être plus grands pour que plus de fermiers puissent charger à la fois, n'est-ce pas?

R. Oui, et le wagon ne devrait pas être déplacé quand le fermier le charge.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Combien de temps faut-il ordinairement pour charger un wagon?

R. La loi donne 24 heures et après ce laps de temps, il y a un dollar par jour de retard. Très fréquemment on le chargera en un jour et quelquefois le fermier construira dans la ville, un grenier d'où il conduira son grain au wagon, qui, souvent, de cette façon, peut-être chargé en cinq ou six heures.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Sur ce grain qui est supposé être mis dans des coffres séparés dans un élévateur, qui fait le boni ?

R. Je ne le sais pas.

M. MARTIN (Wellington).—Je voudrais bien vous expliquer cela. D'après l'opinion générale, le grain sort d'un coffre, tel qu'il y entre. Eh bien, il n'en est pas ainsi. J'ai mis du blé dans un coffre et l'ai vendu à M. Campbell de Toronto-Junction, en tout 5 wagons. Les trois premiers wagons sont sortis à l'épreuve, à raison de 58 livres par boisseau. J'étais très exigeant car c'était en 1904 alors qu'il y avait beaucoup de grain atteint de rouille.

M. HUGHES : (Victoria).—Etait-ce du blé de l'Ontario ?

M. MARTIN (Wellington).—Oui. Il y avait beaucoup de grain atteint de rouille. J'en avais fait prendre, par mon domestique, une pleine écape par 60 boisseaux et l'avais fait mettre dans un demi-boisseau. J'avais vendu le blé au poids de 58 livres par boisseau car M. Campbell ne voulait pas accepter de grain pesant moins. Je savais bien aussi qu'il y aurait une forte diminution à faire dans le prix si le blé ne pesait pas ce poids. Les trois premiers wagons pesaient bien 58 livres au départ, mais aussitôt que les deux autres wagons furent à Toronto-Junction, je reçus un message par téléphone de M. Campbell me disant que le blé ne pesait que 53 livres. Je demandai alors à mon fils s'il l'avait éprouvé, il me répondit qu'il s'en était rapporté à moi. Je fus au moulin de M. Campbell, je savais que le grain y était arrivé, et l'éprouvai : il ne pesait que 53 livres. Après cela, un homme qui s'entend au commerce de grain, ne devrait jamais blâmer l'acheteur et le croire malhonnête, parce qu'un wagon ne ressemble pas à un autre. C'est pourquoi j'ai posé cette question ; est-ce que cela se passe

toujours ainsi? Quand le grain sort de la trémie, il arrive du centre et le plus lourd le premier, le léger flotte sur les côtés, de sorte qu'il ne peut pas sortir du coffre exactement comme il y est entré.

M. JACKSON (*Selkirk*).—Est-ce que le tout passa pour 58 livres ?

M. MARTIN.—Je garantis 58; ce poids aurait pu devenir moindre.

M. JACKSON.—Vous avez dit vous-même——

M. MARTIN.—Et il est bien possible qu'il le devînt. Je désirais dire que M. Campbell fut satisfait de 58 livres. Quant aux élévateurs à un seul étage, où nous pesons le blé au rez-de-chaussée des entrepôts, nous n'avons jamais aucun désagrément. Mais chaque fois que nous le pesons au sortir d'un coffre, nous avons ce désagrément.

Le TÉMOIN.—Je comprends facilement cela. J'ai vu arriver la même chose où nous battions dans un grand coffre ouvert, par un grand vent; le grain léger était chassé d'un côté du coffre, et il y avait une différence beaucoup plus grande que dans le cas qu'on vient de citer, mais cela ne change pas le blé d'un terrain de seconde année en blé d'un terrain reposé, et je ne pense pas qu'on puisse trouver un homme sur dix, parmi les employés des élévateurs mêmes, qui ne le reconnaîtrait pas, mais ceux-ci ne s'en occupent pas. Je n'ai pas le moindre doute que cela arrive et même fréquemment.

Par M. Fisher :

Q. Qu'arrive-t-il ?

R. Le chargement d'un wagon avec un blé d'une classe différente de celle du blé coffre séparément par les fermiers.

Q. C'est-à-dire que le coffre n'est pas réservé pour le fermier à qui on le donne ?

R. Il n'est réservé ni pour un fermier ni pour l'autre, mais il reçoit le blé de divers frmiers.

Q. Si vous faites des arrangements pour un coffre spécial, vous comptez que votre blé seul y sera mis, n'est-ce pas ?

R. Certainement.

Q. Pensez-vous que d'autre blé y sera mis ?

R. Cela se fait souvent.

Par M. Crawford:

Q. Est-ce que le blé ne souffrirait pas, étant sali par la nielle que déchargent les élévateurs, sa qualité ne serait-elle pas abaissée ?

R. Il y a cela, certainement, mais je voulais parler de la substitution d'autre blé; c'est une chose tout à fait différente, de le mélanger avec une autre espèce de blé. On sort un différent wagon de blé—le même nombre de boisseaux, mais un grain d'une classe inférieure.

Q. Qu'est-ce que l'employé de l'élévateur y gagne ?

R. Quelquefois cent piastres par wagon.

Q. S'il vous donne le blé de quelqu'un d'autre, donne-t-il le vôtre à une autre personne ?

R. Non, il peut donner du blé qu'il a acheté, lui-même.

Par M. Lake :

Q.Auriez-vous connaissance que quelqu'un eût reçu quelquefois un blé d'une classe plus haute que celui qu'il avait mis ?

R. Non, je n'en ai pas connaissance. On a beaucoup parlé de notre froment qui se détériorait. Je ne crois pas qu'il se détériore. Les conditions sont différentes dans diverses parties du Nord-Ouest et du Manitoba. Dans mon district, notre expérience a démontré que si l'on cultive du blé dans un nouveau sol on récolte une quantité considérable de ce qu'on appelle du blé pie. De plus, si on sème du blé une seconde et une troisième fois dans un terrain que l'on a laissé reposer tout l'été, on obtient du blé pie, quoique ce ne soit pas le cas dans certains districts. J'ai l'impression que c'est un sol de cette classe et une terre pauvre qui produisent ce blé.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Qu'est-ce que c'est que le blé pie ?
R. C'est un blé ayant un point blanc sur les grains.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Est-ce que cela n'est pas occasionné par la pluie ?
R. Non, ceci est tout différent.

Par le sénateur Douglas:

Q. Est-ce que cela ne vient pas de ce que le grain est coupé trop tôt ?
R. Non.
Q. Je croirais plutôt que si on laissait mûrir le grain on obtiendrait la couleur ambre.
R. Ce n'est point encore cela.

Par M. Fisher :

Q. Est-ce dû à une fécondation hybride ?
R. Non, rien de tout cela. Le blé ambre rouge vient dans un terrain reposé l'été, même si ce terrain avait produit vingt-cinq récoltes.

Par M. Staples :

Q. Mais il ne vient pas toujours dans un nouveau sol, je suppose ?
R. Dans certains districts, non, mais dans beaucoup d'endroits où j'ai été, le nouveau sol produit du blé pie. Pour en revenir à un point que M. McCuaig a déjà discuté, je pourrais ajouter que lui et moi avons obtenu beaucoup de renseignements sur la manière dont notre blé est manipulé entre Fort-William et la côte et d'après ceux-ci, je trouve qu'il n'y a pas d'inspection suffisante, pas de soins suffisants pour garder l'identité du blé après qu'il a quitté Fort-William. Il me semble qu'il n'y a pas d'inspection dans les élévateurs, ni quand le blé en sort. J'ai examiné les échantillons que M. Shepherd a rapporté d'Angleterre et nous les avons montrés à M. Gibbs qui en reçut l'impression, qu'une partie de ce grain ne fut jamais expédié comme blé exactement classé. Il semble qu'il y a un peu de mollesse, quelque chose qui ne va pas, entre Fort-William et Liverpool. M. Gibbs croyait qu'une classe de blé, Northern n° 2 avait été mouillé et qu'il était parti de Fort-William comme "non classé". Une autre classe était trop sale, et enfin l'autre classe, dit-il, n'était pas exactement de la classe-type, mais que le blé pouvait passer sans trop de difficulté.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Sur quel certificat est-il arrivé à Liverpool ?
R. Selon la déclaration, il a été expédié à Liverpool correctement classé et accompagné du certificat du gouvernement du Dominion. D'après les mesures couchées dans la loi le blé peut sortir mélangé, mais celui-ci est sorti comme du blé exactement classé.
Q. Comment cela a-t-il pu se faire ?
R. Nous désirons faire faire une enquête, et mes collègues qui prendront la parole plus tard nous demanderont quelque chose concernant cela.

Je puis avancer que nos gens de l'ouest voudraient bien un changement dans la classification parce qu'ils sentent que le n° 1 extra est une classe-type qu'il leur est impossible d'atteindre. Le n° 1 extra est une classe de luxe que nous n'avons pas pu atteindre depuis bien des années.

Par M. Fisher :

Q. Pas depuis bien des années. Y a-t-il eu un changement, selon vous, concernant cela ?
R. Concernant l'inspection ?

Q. Concernant le n° 1 extra. Avez-vous déjà eu, à un certain temps, une quantité de n° 1 extra sous la classification actuelle.

R. Sous la classification actuelle, non.

Q. N'y avez-vous pas trouvé de changements pratiques ?

R. A une certaine époque nous pouvions produire le dur n° 1.

Q. Et cela se faisait avant que les classes-types fussent fixées, je suppose ?

R. Avant qu'elles fussent changées.

Q. Mais depuis le changement—— ?

R. Nous n'avons pas pu le faire.

Par M. Lake :

Q. Selon les rapports, il y a eu en 1900 4,754 boisseaux de dur n° 1 extra et pas depuis, n'est-ce pas ?

R. Cela, c'était avant le changement, M. Lake.

Par M. Fisher :

Q. N'est-ce pas la première année du changement ?

R. La question est de savoir si nos classes-types ont été changées. M. McCuaig était d'opinion que M. Horn avait été sévère dans sa classification. Je dois dire que la mienne diffère sous le rapport, parce que, en examinant les classes-types à Winnipeg, elles sembaient être uniformes depuis les cinq ou six dernières années.

Par M. Fisher :

Q. Les classes-types pouvaient être uniformes, mais l'inspection un peu plus sévère. Etes-vous d'avis que l'inspection était la même, comme les classes-types étaient uniformes ?

R. Je crois qu'elles sont presque les mêmes.

Par M. Sproule :

Q. Jugez-vous par comparaison faite de différentes années ?

R. D'après des échantillons de différentes années.

Q. Vous comprenez bien, sans doute, qu'un inspecteur, peut avoir, quelquefois, une certaine hésitation à décider qu'un tel ou tel échantillon est d'une qualité suffisante pour atteindre la classe-type ?

R. Un échantillon ordinaire l'indiquerait.

Par le Sénateur Watson :

Q. Croyez-vous que M Horn ait été trop sévère ?

R. Non, je ne le crois pas.

Q. Avez-vous pris vous même les échantillons-types d'années différentes et les avez-vous examinés ensemble ?

R. Oui, je les ai examinés.

Q. Et après l'avoir fait, vous ne croyez pas qu'il a été trop sévère ?

R. J'étais, avant cela, quelque peu sous l'impression qu'il l'avait été, mais après avoir examiné les classes-types, je ne pouvais trouver aucune différence matérielle. L'uniformité est très marquée dans les cinq au six dernières années.

Par le sénateur Watson:

Q. Croyez-vous alors que l'inspection est bien faite d'après ces échantillons?

R. Je le crois.

Par M. Martin:

Q. Quelle est votre opinion sur M. Campbell, est-il un homme capable?

R. Je ne puis parler beaucoup de M. Campbell. Je ne pense pas lui avoir expédié de blé, et il m'est impossible de me prononcer sur ses fonctions. Je connais des fermiers qui lui ont expédié du grain et qui lui ont demandé de prendre soin de leurs affaires; il paraît être un homme très énergique.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Cette année-ci il y a eu très peu de disputes, n'est-ce pas?

R. Certaines années il y aurait plus d'occasions pour ses services.

Q. Dans d'autres années?

R. Il pourrait peut-être servir les fermiers beaucoup mieux que cette année-ci Selon la loi, telle quelle est, il faut que le blé soit rond et pèse tant de livres par boisseau. Si ce poids par boisseau est exigé, le grain doit être bien plein. Dans le cas d'une quantité considérable de notre poids, il faut que le blé, le meilleur et le plus rouge, cultivé dans un terrain reposé et avec les conditions climatériques que nous avons eues ces dernières années, soit coupé la paille encore verte. S'il est coupé encore vert, il ne peut pas être très plein, et, cependant, il y a là les conditions pour produire la farine la plus forte, le blé qui se paiera le meilleur prix chez les minotiers anglais.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Ce que les marchands appellent un petit blé.

R. Il est plus gros qu'un blé maigre et ridé.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Pourquoi le couper vert?

R. C'est pour éviter la gelée et par suite la grande perte qu'elle causerait. C'est pourquoi nous demandons que le mot "rond" (plump) soit éliminé et que le pour 100 de Fife rouge dur soit abaissé de cinq pour 100, et que le poids du boisseau soit estampillé sur le certificat.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Le mot "rond" (plump) est-il dans la classification de Duluth??

R. Je ne suis pas sûr qu'il y soit, M. Gibbs, l'inspecteur qui le sait sans doute, m'a dit qu'il y était, il y a quelque temps de cela, mais qu'il n'existait plus maintenant.

Par M. Lake :

Q. Expliquez-nous comment il se fait qu'une partie de la récolte, moindre qu'autrefois, soit classée dur n° 1.

R. Je m'en rends compte, en partie, par le fait qu'il y a tant de nouveau sol défriché et que ces dernières années, dans l'Ouest, quoique M. McCuaig croie que c'est entièrement différent dans son district, partout dans la Saskatchewan, les circonstances ont été telles qu'à l'époque de la moisson, quand le grain était en petits tas, nous avons eu du temps pluvieux et certaines années, de la neige et quelquefois, avant que le grain fût bien séché, il y avait une gelée légère, juste assez forte pour rider un peu le grain qui était juste assez gelé pour l'empêcher d'être classé dur n° 1. Autrement nous aurions eu l'an dernier un bon pour 100 de blé Fife rouge dur. Je peux dire que ce mouvement a commencé il y a quelques années pour faire abaisser les classes, mais comme nous voulons être très prudents, ne pas faire de changements qui nuiraient à nos relations commerciales avec Liverpool, nous avons attendu quelque temps, croyant que les anciennes conditions reviendraient peut-être, et que nous aurions des années sèches, de sorte que nous puissions faire venir un plus grand pour 100 de Fife rouge dur.

Par le sénateur Perley:

Q. Nous n'avons pas besoin d'années sèches.

R. Je veux dire pas trop sèches.

L'hon. M. FISHER.—J'ai ici des résolutions d'Angleterre sur cette question. Je désire les mettre devant le comité à la prochaine réunion au lieu de maintenant.

Le PRÉSIDENT.—Nous avons le désir de reprendre cette discussion demain et les jours suivants.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 34,
le 13 juin 1906.

Le comité spécial permanent d'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence de M. Mackenzie.

Le PRÉSIDENT.—M. Millar n'a pas encore fini sa déposition et nous le prions de la reprendre aujourd'hui devant le comité.

M. JOHN MILLAR rappelé.

M. le Président et messieurs, hier, quand nous avons ajourné notre discussion, je répondais à une question faite pour savoir pourquoi depuis quelques années nous avions un si petit pour 100 de blé classé dur n° 1. La réponse est plutôt difficile à donner. Les faits exacts semblent être difficiles à concilier. Ces dernières années nous avons eu très peu de dur n° 1, et pourtant si l'on examine les échantillons, on voit que la classification des cinq ou six dernières années a été très uniforme. Je trouve que l'on prétend que notre sol se détériore et à cause des conditions climatériques ou autres raisons, que nous ne pouvons pas produire de bon blé comme dans les années pasées. Je crois, au contraire, que dans le pays tout entier, le terrain qui produisait, selon certaines conditions climatériques, une certaines qualité de blé, il y a cinq ou six ans passés, produira également de bon blé cette année-ci avec les mêmes conditions climatériques. Un terrain qui a produit du blé depuis vingt-cinq ans, s'il est reposé tout un été, et selon de propices conditions climatériques, produira le meilleur blé aujourd'hui, le blé rouge, couleur d'ambre que nous désirons. Alors comment pourrons-nous expliquer le petit pour 100 de dur n° 1 et de la grande quantité de blé pie que nous avons ? D'abord, de tout le blé produit il y a quelques années, la plus grande partie de la terre arable pour le blé était dans le Manitoba. Je crois qu'elle produisait un plus petit grain et un froment plus rouge que celui que nous obtenons plus loin dans l'ouest et le nord. Et puis, encore, comme je le disais hier, le sol nouveau, le terrain de seconde année et le sol pauvre produisent du blé pie. Nous ne pouvons pas dire que la proportion de sol nouveau, en ce moment-ci soit, en comparaison de la terre cultivée, plus grande qu'elle était il y a six ans, mais il est peut-être bien possible qu'elle le soit. Mais, la raison principale de la diminution du pour 100 de blé dur n° 1, des années passées, c'est que les opérateurs des élévateurs se sont entendus pour décider, dans la première partie de la saison, quel sera le blé de la classe la plus haute, et que, dans les trois dernières années, ils ont décidé que le Northern n° 1, est la classe la plus haute et le meilleur blé. Ils peuvent voir que le pour 100 de dur n° 1 sera petit et ils refusent d'acheter le blé pour du dur n° 1, si le fermier leur en amène.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Les opérateurs des élévateurs représentent généralement les marchands de grains; n'avez-vous pas dit qu'ils décident eux-mêmes de la qualité du blé ?

R. Si, et qu'ils achètent aussi dans les élévateurs.

Q. Ce sont les grands marchands du centre qui ont des agents dans tout le pays, n'est-ce pas ?

R. Oui. Je ne suis pas certain si ce sont les chefs, à Winnipeg, ou les opérateurs des élévateurs aux différents endroits du pays qui décident cette question.

Q. Est-ce que les préposés aux élévateurs aux différents endroits du pays ont une association ? Est-ce qu'il s'entendraient pour agir ensemble ?

R. Ils reçoivent leurs instructions de leurs chefs, à Winnipeg.

Q. Qui leur donne ces instructions ?

R. Je ne le sais pas au juste, mais il me semble qu'il y a uniformité d'action parmi eux, ils n'acceptent pas de blé dur n° 1 dans les élévateurs depuis quelques années, et si un fermier en apporte, c'est-à-dire de celui qui serait considéré comme du dur n° 1 à Winnipeg, il n'est pas accepté comme tel, mais comme du Northern n° 1. Il est alors mélangé avec un blé inférieur, ce qui élève la classe-type Northern n° 2 à celle de Northern n° 1.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Ne pouvez-vous pa sinsister que le bon blé dur n° 1 soit mis en coffre ?

R. Vous voulez dire qu'il soit mis en coffres séparés ?

Q. Oui.

R. Oui, et je crois que M. Horn confirmera mon opinion, que c'est des fermiers qui expédient leur blé dans la première partie de la saison, alors qu'ils peuvent s'assurer des coffres séparés, que l'on obtient le plus grand pour 100 de dur n° 1, et bien plus grand que plus tard quand les élévateurs sont presque pleins. D'ailleurs, ce sont principalement les fermiers qui demeurent près de la ville qui obtiennent des coffres séparés pour leur blé.

Q. Ne prenez-vous pas un échantillon de dur n° 1 qui est examiné par les inspecteurs et pour lequel vous êtes payé ?

R. C'est-à-dire, livré aux points de départs, je suppose ?

Q. Oui.

R. Cela se fait rarement.

Q. Pourquoi non ?

R. Une difficulté se présente si l'on fait cela. En cas de constitution, la loi dit qu'on doit prendre un échantillon et qu'il faut que M. Horn décide la question sur cet échantillon, mais le préposé à l'élévateur peut bien dire que le chargement suivant n'est pas de la même qualité que le précédent.

Q. Ne pourrait-on pas faire répéter l'opération ?

R. On le pourrait pour chaque chargement séparé, mais bien peu de fermiers persistent à le faire.

Par M. Lake :

Q. Combien de temps faudrait-il pour avoir une réponse ?

R. Il faudrait plusieurs jours pour obtenir une réponse dans chaque cas. Il y aurait une dispute constante entre les préposés aux élévateurs et les fermiers. Ces derniers préfèrent accepter tout simplement ce qu'on leur offre.

Par M. Sproule :

Q. Donnez-nous la cause pour laquelle il y a moins de blé dur n° 1 qu'autrefois. Avez-vous des données sur les anciennes sections productives de blé que nous puissions comparer avec celles des nouvelles sections, pour déterminer si les qualités-types s'abaissent dans une telle ou telle section où l'on cultive le blé depuis un certain nombre d'années, disons, vingt ou vingt-cinq.

R. Je ne peux pas vous donner de chiffres, peut-être que M Horn le peut.

Q. Vous nous avez dit que vous ne croyiez pas que certaines conditions climatériques ou le travail du sol influençaient la qualité du grain. C'est le contraire pour nous, dans l'Ontario. Il a quarante ans, nous pouvions faire venir du blé dur, maintenant, celui que nous donne notre sol est tendre.

R. Il n'y a pas eu de changement permanent dans le climat pour empêcher que nous ayons chez nous du pain aussi bon qu'autrefois, mais dernièrement les saisons ont été pluvieuses en automne. Cela, je crois, est la cause pour laquelle beaucoup de

blé, qui autrement, aurait été de la qualité dur n° 1, a été classé Northern n° 1. Je crois que le un pour 100 des quelques dernières années induit plutôt en erreur, si vous considérez qu'il sera la moyenne pour un certain nombre d'années à venir, mais la moyenne, sous la classification actuelle, sera, en tous cas, trop petite pour que le blé soit vendu avantageusement.

Par M. Herron:

Q. Croyez-vous que notre blé dégénère en qualité, ou bien est-ce sa classification qui cause ce pour 100 restreint ?

R. Dame, la moyenne de ce qui sort est peut-être restreinte, parce qu'il semble y avoir dedans un grand pour 100 de blé blanchâtre, mais cela est e npartie dû à ce que la surface productive de blé s'étend.

Par M. Hughes:

Q. Les fermiers deviennent-ils plus soigneux ou plus négligents dans leur culture?

R. Malheureusement, ils deviennent plus négligents. Une quantité considérable de blé a été classé cette année-ci Northern n° 1, quand il aurait dû l'être dur n° 1, tout simplement à cause de l'avoine folle, de l'orge et de l'ivraie qu'il contenait. On ne peut pas séparer ces graines du bon blé sans perte pour celui-ci, et on dit que beaucoup de blé se classe Northern n° 1 à cause de ce mélange.

Par M. Lake :

Q. Dans le district de Indian-Head, la culture n'est pas plus soignée qu'elle ne l'était il y a une quinzaine d'années ?

R. Le sol n'est pas plus propre qu'il y a quinze ans. La culture est aussi bonne.

Par le sénateur Perley:

Q. N'est-elle pas meilleure ?

R. Elle est aussi bonne, pour ne pas exagérer en plus ou en moins. Je crois qu'elle est meilleure, et je connais maints districts, comme celui de Regina, où elle est bien meilleure, si nous prenons tout le pays en général, je crois que la culture est bien meilleure qu'il y a dix ou quinze ans, mais notre pays vieillit et ces mauvaises graines deviennent plus en plus communes, surtout la folle avoine. Mais, je suis d'avis qu'avec un peu d'instruction pratique, acquise par le moyen de conférences sur l'agriculture, on pourra les empêcher de se propager et probablement améliorer ainsi les conditions de la culture du blé.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Ne pouvait-on pas les arracher à la main ? (plusieurs membres: "Oh !") ce ne serait point une offense sérieuse pour la semence.

R. Le blé dont la classification se fait à Winnipeg est pour l'exportation et non pour de la semence.

Q. Très bien, mais si on se sert d'une semence pure et propre, on aura une récolte sans mélange, n'est-ce pas ?

R. Ces mauvaises graines sont dans la terre, dans le sol.

Q. C'est un cheval d'une autre couleur. En outre, permettez moi de vous dire qu'aujourd'hui, l'agriculture est bien plus développée que dans l'enfance du pays. Maints fermiers récoltent maintenant, de 20,000 à 25,000 boisseaux de blé par an ; mais quand ils n'en récoltaient que mille, il leur était facile d'ameulonner leur grain. la main-d'œuvre était bien moins chère et souvent le fermier ameulonnait son grain lui-même. C'était alors facile de cultiver cette plante aux épis dorés, tandis qu'aujourd'hui, il est impossible d'ameulonner proprement une grande quantité de grain qui est mieux en bons petits tas qu'en meules mal conditionnées. Le battage dans le champ est appelé à rester.

Par M. Wilson

Q. Je présume que nous sommes plus intéressés dans la question de classification, s'il y a quelque chose à en dire.

R. J'essayais de donner une raison pour le pour 100 restreint actuel de blé dur n° 1.

Q. Quelle perte y a-t-il à être obligé de le ranger par petits tas ?

R. Dame, voilà une question qui demande explication. En demandant ce que nous avons en ce moment, nous ne demandons pas tout ce que croyons devoir posséder, mais ce que nous désirons avoir à présent. Je crois, moi-même, ainsi qu'un grand nombre d'autres producteurs de grains, qu'une très grande proportion de notre blé, devrait être classée dur n° 1 ; mais, sans doute, nous sommes incapables de juger, n'étant pas des minotiers-experts, de dire que c'est notre cas. Puisque M. le colonel Hughes vient de demander ce que perd ce blé, je répondrai que nous expédions une quantité considérable de blé qui a été légèrement blanchi et quelquefois gelé pendant qu'il était en petits tas. L'écorce seule paraît être attaquée, et l'opinion différe quant à l'avarie réelle, mais je n'entamerai pas ce sujet et le laisserai pour mes collègues qui en parleront plus tard.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Si je comprends hier, est-ce que les minotiers n'auraient pas des appareils perfectionnés pour séparer la folle avoine du froment ?

R. Non, ils ne peuvent point toute la séparer.

Q. Est-ce un fait certain qu'ils ne peuvent pas nettoyer complètement le blé ?

R. Des inspecteurs m'ont dit qu'on ne pouvait pas le débarrasser entièrement de cette folle avoine. Il y en a qui croient que c'est une chose possible, mais moi j'en doute fort.

Q. Alors sa farine est un certain mélange que donne un grain mêlé de blé et d'avoine ?

R. Ce serait peut-être possible en le nettoyant suffisamment pour l'élever de sa classe Northern n° 1 à celle de dur n° 1 ; mais la question est de savoir si cela serait profitable. Ne serait-ce pas mieux de permettre que le tout fût classé Northern n° 1, que d'en faire nettoyer une certaine partie ?

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Est-ce que vous être un fermier pratique ?

R. Oui, j'en suis un.

Q. On dirait que vous êtes un des experts.

R. Loin de là.

Par M. Lake :

Q. Y a-t-il longtemps que vous êtes membre de l'association des producteurs de grains.

R. Depuis de début de cette association il y a plus de cinq ans.

Q. En avez-vous été le secrétaire tout ce temps ?

R. Oui.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. On m'a dit ce matin qu'il n'était pas fermier, mais bien un marchand de grains.

R. Non, je suis fermier depuis bien longtemps. J'ai lu des articles de journaux qui montraient que les minotiers anglais ont regretté d'avoir demandé un changement dans la classification. Depuis trois ans, au moins, ils n'ont pas eu de blé dur n° 1. Je crois que ceci est exact, au moins approximativement. A l'avenir nous avons l'intention de leur donner notre Northern n° 1 et n° 2, comme ils le reçoivent maintenant, et de plus leur donner supérieur en qualité, de sorte qu'à mon avis, leur plainte n'aura plus raison d'être.

Par M. Lewis :

Q. N'ont-ils pas eu le blé ayant la qualité du Northern n° 1 ?

R. Il l'ont bien reçu du blé ayant cette qualité, mais non comme du dur n° 1.

Q. Est-ce qu'ils l'ont en qualité inférieure?

R. Non, il a été mélangé. On a mis du Northern n° 2 avec du dur n° 1 pour obtenir le Northern n° 1 ; c'est ce qui se fait ordinairement.

Q. Est-ce que le fermier canadien y gagnerait si son blé était vendu comme Northern n° 1 au lieu de dur n° 1 ?

R. Je crois qu'il y gagnerait à le vendre comme dur n° 1, plutôt que de le séparer en qualités différentes. Cela profiterait au pays qui est le vaste grenier de l'Europe, et maintenant notre réputation de producteurs du meilleur grain, voilà notre idée.

Par M. Fisher :

Q. Voulez-vous bien dire brièvement quels changements vous proposez que l'on fasse dans la loi?

R. Dans la loi d'inspection du grain ?

Q. Oui, le changement que vous voudriez faire pour obtenir ce que vous demandez.

R. Le changement que nous voulons faire pour amener ces résultats désirés, c'est de supprimer le mot "rond" se rapportant au blé dur n° 1. Aujourd'hui, il faut que blé soit bien plein, bien rond, c'est-à-dire qu'il remplisse ces deux conditions : qu'il pèse un certain poids par boisseau et qu'il soit bien rond. Mais pour qu'il pèse ce poids par boisseau, il faut qu'il soit bien rond et suffisamment gras, et le meilleur de notre blé rouge ne peut atteindre cette classe à moins que cette seconde condition ne soit pas obligatoire. Nous demandons aussi que la moyenne pour le blé Fife rouge dur soit abaissée de soixante-quinze pour 100, ce qu'elles est maintenant, à 75. Voilà ce que nous proposons de changer dans la loi d'inspection, et nous désirons aussi que la densité du grain soit estampillée sur le certificat de l'inspection.

Q. Est-ce qu'on a pas proposé hier de supprimer la classe "extra" ?

R. Si, je l'avais oublié.

Q. Alors vous désirez qu'on la supprime?

R. Oui, que type dur n° 1 extra soit supprimé.

Q. Et la raison que vous avez, est qu'il n'y a en réalité pas de blé de cette qualité, n'est-ce pas?

R. Ce n'est qu'une classe de luxe qui décourage les fermiers qui paraissent n'avoir que du grain de deuxième ou troisième qualité, au lieu de première. Plus ils pourront s'approcher de la perfection, plus ils seront encouragés à produire le meilleur blé; c'est donc pourquoi nous demandons que le dur n° 1 soit supprimé.

Q. Avons-nous une qualité-type qui corresponde à celle de la classification américaine?

R. Je n'en suis pas sûr.

Q. Peut-être que M. Horn nous le dira plu tard.

R. Vous voulez parler de la qualité n° 1 extra, je suppose?

Q. Oui, une qualité correspondante au dur n° 1 extra.

R. Je pourrais dire aussi que dans la qualité type américaine le mot "rond" n'est pas nommé. Je sais qu'il l'était il y a quelques années, mais il ne l'est plus maintenant.

Q. Que pèse le Northern n° 1 américain?

R. Il pèse 58 livres par boisseau.

Q. Et le nôtre pèse 60 livres?

R. Oui, mais nous avons une mesure différente. La nôtre est l'"Impérial" et la leur est le "Winchester". Leur 58 est égale à notre 60.

Q. Quelle différence de valeur y a-t-il pour le fermier canadien entre le dur n° 1, le Northern n° 1 et le Northern n° 2?

R. Le prix varie de temps à autre; il y a une différence de 2, 2½ à 3 centins; mais il y en a une plus grande entre les qualités inférieures.

Q. Quelle différence y a-t-il entre le dur n° 1 et le Northern n° 1?

R. Quelquefois il y a une différence de un centin, d'autres fois de 5; la moyenne est de 2½ à 3 centins.

Q. Et quelle est celle qu'il y a entre le Northern n° 1 et le n° 2?

R. Elle est généralement de trois cents.

Par M. Fisher :

Q. C'est le mot "rond" que vous désirez faire supprimer. Croyez-vous que ce blé, qui n'est pas assez rond (plump), pourvu qu'il soit suffisamment bon, fasse une aussi bonne farine et puisse faire un échantillon aussi bon que celui qui remplit cette condition désirable? Que pensez-vous de son rendement en farine? Est-ce qu'il serait moins grand et sa farine moins bonne?

R. Non, je ne le crois pas. J'ai dit hier, qu'une grande quantité de notre blé récolté en sol reposé un été vient lourd et abondant, le terrain est bien préparé, souvent comme celui d'un jardin et quelquefois nous ne pouvons pas finir la moisson avant les gelées, à moins que nous ne le coupions encore un peu vert. Le grain est en réalité amélioré, mais le son est un peu plus mince. Il produit d'aussi bonne farine, une farine qui est la plus forte et la meilleure, il est d'une couleur ambre rouge.

Q. Il ne peut pas remplir les conditions de rondeur désirables, je suppose?

R. Non, et c'est pourquoi nous demandons leur suppression.

Q. L'omission du mot "rond" ne rendrait réellement pas inférieur ce grain pour la farine, n'est-ce pas?

R. Non, nous ne croyons pas que cela amoindrisse sa valeur au point de vue de sa farine.

Par M. Crawford

Q. Le blé perdrait beaucoup de son poids, sans doute, et ce serait une perte pour le fermier.

R. Il en perdrait assurément, mais la perte serait encore plus considérable s'il venait à geler.

Par M. Fisher :

Q. D'habitude, est ce que le grain produit par un terrain reposé n'est pas plus rond que celui qui est produit par un terrain de seconde année?

R. Non.

Q. Je crois bien que vous avez dit que l'on pouvait établir une différence entre le grain produit par ces deux terrains?

R. Oh! oui, très facilement.

Q. Quelle différence y a-t-il, comment pouvez-vous l'établir ?

R. Le terrain de seconde année produit du blé pie, c'est-à-dire, que le grain est taché de points blancs. En outre, il est ordinairement plus rond; on le laisse mûrir, tandis que le blé d'un terrain reposé, est coupé avant d'être totalement mûr.

Par M. Crawford:

Q. Croyez-vous que se serait avantageux pour les producteurs ou la population de l'Ouest, d'avoir un homme ayant une position comme celle de M. Campbell, pour servir d'intermédiaire entre le producteur et l'inspecteur ? Serait-ce avantageux d'avoir un tel homme pour surveiller le commerce entre les points de départ, comme nos ports, Fort-William ou autres points d'où nous expédions nos marchandises pour l'Angleterre, un homme qui surveillerait les intérêts du public entre les marchés canadiens et anglais, qui constaterait comment sont faites les transactions, et nous informerait de tout ce qui se passe en général.

R. Oui, je crois qu'un tel homme serait certainement utile pour protéger nos intérêts. Mais, je vous prie de m'excuser de ne pas continuer, car je sais que mes collègues ont l'intention de discuter cette question.

Par M. Lake :

Q. Jusqu'ici, vous nous avez donné à entendre que, tout ce qui est immédiatement nécessaire, est un léger changement dans la description du grain. Devons-nous croire que vous désirez des amendements plus importants à la loi d'inspection du grain, pour rendre la situation satisfaisante pour les producteurs ?

R. Nous demanderons peut-être d'autres changements, mais je n'en suis pas absolument certain. Nous avons essayé d'éclaircir la situation, car nous savons qu'il y a, quelque part, quelque chose d'incompatible avec nos intérêts; certaines expéditions nous ont été renvoyées d'Angleterre et d'après certains rapports on prétend que tout ne va pas bien. Notre blé que l'on classe à peine Northern n° 2, se vend aux Etats-Unis comme Northern n° 1, encore, on prétend que les Américains le vendent en Angleterre autant que nous. Il doit y avoir quelque chose qui va mal. Nous ne nous soucions pas de faire légiférer quant à présent, avant d'avoir obtenu des renseignements plus positifs et de savoir exactement ce qu'il faut demander. Nous sommes d'avis qu'il y a plus de changements à faire que nous n'en avons besoin, mais cela est ce que nous désirons pour le moment.

Par M. Lewis :

Q. N'est-ce pas un fait que dans le blé, tel qu'il est classifié, il y a une grande partie de dur n° 1 qui n'atteint pas le marché ?

M. LE PRÉSIDENT.—Nous avons discuté cela hier. Nous passerons à un autre témoins si vous voulez et si M. Miller a fini, nous appellerons M. Motherwell.

Ayant examiné la transcription de mon témoignage, je déclare l'avoir trouvée correcte.

JOHN MILLAR,
Secrétaire de l'Association des producteurs de grains de la Saskatchewan.

L'honorable M. FISHER.—Si vous voulez me permettre, je vais lire ces résolutions qui sont entre mes mains et qui viennent d'Angleterre, cela aidera peut-être à M. Motherwell et autres témoins parce qu'ils pourront s'en inspirer et y répondre. La première qui me tombe sous la main est celle de l'association nationale incorporée des minotiers anglais et irlandais. Voici le contenu de la lettre qui l'accompagne :—

"L'ASSOCIATION NATIONALE INCORPORÉE DES MINOTIERS ANGLAIS ET IRLANDAIS.
LONDRES, le 7 mai 1906.

"HUGH J. SANDERSON,
"Secrétaire.

"MONSIEUR,—Notre association, ayant appris qu'un mouvement se produit au Canada, dans le but d'abaisser les classes-types du blé du Manitoba (voyez le *Winnipeg Evening Telegram* du 1er et du 9 février 1906), a considéré le sujet à sa réunion générale du 27 avril dernier, où la résolution ci-jointe fut adoptée.

"Obéissant aux instructions du conseil de notre association, j'ai l'honneur d'appeler votre attention sur cette résolution et de vous prier d'être assez bon d'user de votre

influence pour empêcher tout changement dans le système actuel de classification supérieure qui est une affaire de suprême importance pour les minotiers du Royaume-Uni.

"Je suis, monsieurs,
"Votre dévouée serviteur,
"(Signé) HUGH SANDERSON,
"*Secrétaire.*"

"Au Très Honorable Lord Strathcona,
"Haut-commissaire du Dominion du Canada.
"17-19, rue Victoria, S.W.
"Londres."

La résolution suivante a été adoptée :—

"RÉSOLUTION.

"L'attention de l'Association nationale des minotiers anglais et irlandais, ayant été attirée par un mouvement dont le but est d'abaisser les classes-types actuelles du blé du Manitoba, a, dans une assemblée générale, résolu de demander au gouvernement du Dominion d'user de son autorité pour empêcher de toucher au système actuel de haute classification, ce qui ne manquerait pas de diminuer la confiance que les minotiers du Royaume-Uni ont en ses certificats, et de déprécier la valeur des classes."

Cette résolution a été envoyée par M. Hugh John Sanderson, secrétaire de l'Association de lord Strathcona qui me l'a fait parvenir.

J'ai encore une résolution du "Corn Trade Association de Londres". Voici la lettre :—

"CORN TRADE ASSOCIATION DE LONDRES,
Londres, le 22 mai 1906.

Au très honorable S. A. Fisher,
Ministre de l'Agriculture,
Ottawa, Canada.

CLASSIFICATION DU BLÉ CANADIEN.

Monsieur.—Comme une certaine agitation s'est produite récemment parmi les fermiers du nord-ouest et qu'elle a pour but d'abaisser les qualités-types du blé on s'est adressé au comité de l'association en vue de persuader votre ministère de décourager tout changement dans la classification actuelle.

Les qualités-types nous servant de base actuellement, sont bien comprises et bien appréciées des marchands et des minotiers de ce pays-ci, et sont payées selon leur valeur, car le minotier compte sur leur régularité pour s'assurer une qualité supérieure de grain, requise pour produire ses marques de farine . Abaisser les qualités-types ce serait éloigner la confiance du minotier, le placer dans le doute de savoir si telle ou telle qualité-type abaissée lui permettra d'atteindre son but ; ce serait tout simplement abaisser leur prix.

Si le fermier trouve qu'il fournit, à son détriment, selon le système actuel, un meilleur blé que celui qu'exige la classification, son remède serait de vendre son blé d'après sa propre valeur, sur échantillons.

Mon comité repousserait avec égards, mais fermement, tout changement dans le système actuel de classification vers un abaissement des classes, prévoyant qu'il en résulterait soit un certain arrêt dans la vente ou une baisse dans le prix des blés du Manitoba.

"Je suis, monsieurs,
Votre dévoué serviteur,
(Signé), A. B. GEIPPER, *secrétaire*."

ANNEXE No 2

En voici une autre de l'Association "Corn Trade, Limited", de Hull, Angleterre. (Il lit) :

"ASSOCIATION CORN TRADE, LIMITED.

HULL, le 18 mai 1906.

A l'honorable SYDNEY ARTHUR FISHER,
Ministre de l'Agriculture,
Ottawa, Canada.

MONSIEUR.—A une réunion de mon association, le 16 courant, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité, et j'ai reçu des ordres pour vous la faire parvenir.

RÉSOLUTION.

L'attention de l'Association "Corn Trade, Limited" de Hull, ayant été attirée par un mouvement ayant pour but d'abaisser les classes-types actuelles du blé du Manitoba, a résolu de prier le gouvernement du Dominion du Canada d'user de son autorité pour empêcher de toucher au système actuel de haute classification, ce qui ne manquerait pas de diminuer la confiance que les marchands et les minotiers du Royaume-Uni ont en ses certificats, et de déprécier la valeur des classes.

Je suis, cher monsieur ,
Votre obéissant serviteur,
(Signé), D. W. EDWARDS,
Secrétaire".

Je crois monsieur le président, que c'est bien de mettre ces résolutions devant le comité pour que les témoins puissent s'en inspirer à leur goût.

M. WILSON, (Lennox).—On les fera entrer dans le rapport, n'est-ce pas ?

L'hon. M. FISHER.—Oui.

Monsieur le président.—J'ai grand plaisir à donner la parole à monsieur Motherwell, ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan.

L'honorable W. R. MOTHERWELL est appelé et s'exprime comme suit:—

M. le Président, messieurs, comme il avait été convenu à l'assemblée préliminaire avant la réunion de ce comité et, pour me rendre au désir du président, je vais tâcher de limiter mes remarques aux quelques nouveaux changements apportés à l'échelle de classification, afin d'éviter autant que possible une trop grande confusion et de ne pas occuper inutilement votre temps. Il me sera permis, cependant, d'attirer un peu plus l'attention sur un côté de la question abordé par les témoins entendus avant moi. Il s'agit du changement suggéré par le retrait du mot "plump". On nous a accusés, nous, gens de l'Ouest, de chercher à accaparer le commerce mondial; cependant, je pourrais dire à ce sujet que nos opinions n'ont pas changé depuis sept ans, époque où ces changements furent effectués, alors qu'en 1899, ils devinrent en vigueur et que nous exposâmes nos vues devant ce comité. Les seules corporations commerciales, outre nos représentants ordinaires au parlement, qui aient exprimé leurs vues à cette époque, en faveur de l'Ouest furent le "Winnipeg Grain Exchange" et le "Western Standards Board", et j'ai le rapport de l'année suivante, époque où les changements ont été faits, c'est-à-dire au sujet du mot "plump" et de l'augmentation du pourcentage du "Red Fife" dans le blé dur n° 1. Je vais lire maintenant la clause du douzième rapport annuel du "Winnipeg Grain and Produce Exchange" à ce sujet. (Lisant) :—

"Une clause importante de la liste fixant la classification du grain et qui a été combattue par cette bourse et par le "Western Standards Board", à la conférence finale tenue à Ottawa, était l'addition du mot "plump" aux autres contenus dans la

clause qui s'applique au blé dur du Manitoba n° 1 et à l'augmentation du pourcentage du blé du 'Red Fife' de 66⅔ pour 100 à 75 pour 100."

Ceci vous démontre que, depuis sept ans, les gens de l'Ouest n'ont pas changé d'opinion sur la question des classifications. Ceux qui connaissaient le mieux ce commerce prévirent alors que le mot "plump" causerait du désagrément à ceux qui récoltent du grain, car une grande quantité de blé, pour les raisons données par les autres témoins, bien qu'il ne soit pas charnu, se classifierait ou se vendrait comme étant suffisamment charnu, pour satisfaire aux exigences relatives au mélange avec d'autres blés de qualité inférieure aux nôtres.

Vu la nature particulière des changements climatériques, nous sommes obligés de couper notre blé avant qu'il soit aussi mûr que nous le désirerions. C'est-à-dire lorsque, bien que pas encore parfaitement mûr, il est déjà suffisamment charnu pour être regardé comme du blé pesant 60 livres au boisseau. J'attire tout simplement l'attention sur ceci afin de démontréer que nous réaffirmons et reprenons la position que nous avons prise, il y a sept ans, lorsque ce changement a été fait.

Par M. Lake :

Q. Au sujet de la résolution que l'on vient de lire, pourrais-je savoir si, oui ou non, l'action que nous proposons ou celle que vous proposez, pour changer simplement la description du blé dur n° 1, affectera d'une manière quelconque le marché, et s'il n'est pas vrai que depuis les trois dernières années le marché anglais n'a pas du tout reçu de notre blé dur n° 1, mais seulement du Northern n° 1 et 2? Et comme on ne se propose pas de changer le Northern n° 1 et le n° 2, il ne sera affecté en aucune manière par ce changement?

R. En réponse à ceci, je pourrais dire que je ne crois pas qu'il en soit affecté le moins du monde, et, outre cela, si nous voulons changer la classification du blé Northern n°s 1 et 2, je ne vois pas pourquoi cette législation, qui est de notre ressort, ne pourrait pas être changée aussi bien que n'importe quelle autre, si le changement des circonstances l'exige. Je crois que les gens sont toujours supérieurs à leurs lois, et, si nous en voyons la nécessité, pourquoi ne la changerions-nous pas? Je ne crois pas que la question puisse être envisagée sous un autre aspect; toutefois, nous voulons, depuis plusieurs années, que ce mot "plump" soit retranché, mais nous ne désirons pas modifier les relations qui ont existé entre nous et nos clients, et pour nous conformer au désir général de ne pas jouer avec les classifications. J'emploie le mot "jouer" dans le sens absolu qu'on lui a donné ici—nous avons différé cette action tant que nous l'avons pu. Nous ne nous occupons uniquement que d'une classification qui ne convient pas au marché anglais, et dans un sens nous établissons virtuellement un nouveau commerce, nous ne changeons pas les anciennes classifications du moins quant à ce qui se rattache aux trois dernières années. Nous espérons que, grâce à nous, le marché anglais recevra du blé, de 10 pour 100 meilleur que celui que nous lui avons expédié durant les deux ou trois dernières années. La quantité de ce blé a par le passé été réduite au niveau de celle du Northern n° 1, grâce à un mélange avec du blé Northern n° 2 et le blé a été expédié comme Northern n° 1 avec 60 pour 100 de pureté. Lorsqu'on a proposé ce changement, c'était avec l'espoir que l'on établirait une classification qui serait expédiée à 70 pour 100 de pureté. Cela avait eu pour effet d'améliorer plutôt la qualité du blé que de l'amoindrir. Aujourd'hui ceux qui font ce mélange le détériorent d'abord et ils l'expédient ensuite.

Q. Qu'arrivera-t-il? Il me semble à moi, bien que je ne prétends pas m'y connaître, que, si une grande quantité du blé, que l'on vend aujourd'hui comme du Northern n° 1, est vendue, par suite de ce changement, comme du blé dur n° 1, et, s'il a été mélangé avec du dur n° 1 et préparé pour être classifié comme du n° 1, est-ce que parce changement il ne deviendrait pas du Northern n° 2 ou du n° 3?

R. Eh! bien, le n° 2 devra être expédié comme du n° 2.

Q. En résultera-t-il que le blé, qui est vendu, aujourd'hui, comme du Northern n° 1, sera classifié entre le n° 1 dur et le Northern n° 1?

R. Oui, il y aura moins de blé Northern n° 1.

Q. Ce changement n'aura-t-il pas pour effet de faire classifier comme Northern n° 2 et n° 3 une quantité de blé qui aujourd'hui passe pour du Northern n° 1 ?

R. Non, je crois qu'il contribuera à faire expédier moins de Northern n° 1 et plus de n° 1 dur. Une certaine quantité de blé n° 1 qui est expédié aujourd'hui comme blé Northern n° 1 est acheté du cultivateur comme Northern n° 2; cependant nous n'en retirons aucun bénéfice, car il est expédié comme Northern n° 1.

Q. Oui, vous voulez en donner le bénéfice plutôt au cultivateur qu'au marchand de grain.

R. Oui.

Q. Vous croyez que ce sera le résultat du changement ?

R. Oui.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Un cultivateur qui vend du grain classifié comme dur Northern n° 2, obtient le prix du Northern n° 2 ?

R. Oui, il est vendu d'après sa classification.

Q. Le propriétaire de l'élévateur mélange ce grain, dites-vous, avec du dur n° 1 et l'expédie comme du Northern n° 1, et c'est plutôt lui qui profite de l'augmentation du prix que le cultivateur ?

R. Oui, ce qui nous engage à demander cela, c'est parce qu'il y a une si petite quantité de dur n° 1 d'après la classification actuelle, que ça ne vaut pas la peine de lui conserver son identité. Je pourrais ajouter aussi que si le gouvernement se rend à la première recommandation des délégués, recommandation qu'ils veulent voir s'appliquer à tout le commerce du grain en général, nous ne tenons pas énormément à la proposition d'abaisser le pour 100 du n° 1 dur de soixante-quinze à soixante-dix Nous allons faire une proposition qui sera acceptée, dans tous ses détails, par tous les marchands de grain du Canada, et qui s'applique à tous les intérêts en jeu, c'est-à-dire ceux du cultivateur, de l'intermédiaire, si vous voulez, et ceux des minotiers. Cette proposition comportera simplement la création d'une commission d'enquête sur tout le commerce de grain au Canada. Nous comprenons très bien que cette question n'intéresse pas uniquement les cultivateurs. Nous ne nous occupons pour le moment que des côtés de la question qui demandent un réajustement immédiat et ces questions n'intéressent que les cultivateurs. Quant aux autres questions que je vais mentionner et au sujet desquelles il y a divergence accentuée d'opinions, vu la variété des intérêts en jeu, avant que tout changement ne soit fait, nous croyons que toute cette question devrait être étudiée à fond. Si l'on fait cela, nous n'insisterons pas sur la requête que nous avons faite au sujet de l'abaissement du pour 100 du n° 1 dur de soixante-quinze à soixante-dix pour 100.

Par M. Wilson :

Q. Vous attendez-vous à une législation quelconque avant le rapport de cette commission ?

R. Nous espérons que le mot "plumb" qui fait le sujet du débat et qui n'aurait jamais dû être placé là, sera retranché cette session-ci.

Q. Retranché à cette session ?

R. Oui, nous espérons obtenir cela. C'est là une des raisons qui nous ont engagé à modifier notre requête. Nous croyons aussi qu'on nous accordera la commission, et voilà pourquoi notre requête, demandait le retrait de ce mot qui n'aurait jamais dû y être inséré, est si modérée.

Q. Il serait très regrettable que l'on modifiât le texte si l'on doit nommer une commission car la Chambre doit se réunir de nouveau en novembre et si la commission est nommée immédiatement après la session, elle sera en état de faire son rapport la session prochaine ?

R. Nous ne nous attendons guère à ce qu'une commission soit nommée et à ce qu'elle puisse se renseigner parfaitement, suggérer une législation basée sur ces renseignements et la préparer à temps pour votre session de novembre.

Par M. Herron :

Q. Dans ce cas, le cultivateur ne pourra bénéficier, cet automne, de ce changement ?

R. Je ne crois pas que le mot "modifier" soit bien le véritable mot à employer. Vous remarquerez que nous nous sommes opposés dans l'ouest à l'introduction du mot, "plump" bien que nous nous ayons obtenus de demander son retrait jusqu'à ce jour, et nous croyons que l'on inspectera deux fois plus de blé dur si l'on fait ce changement.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Vous représentez ici certains intéressés de l'ouest. Nous avons un certain nombre d'hommes éminents, qui représentent ici les cultivateurs et les minotiers et d'autres aussi sont les délégués des inspecteurs; vous pourriez obtenir plus de renseignements ici même, dans cette salle, que n'importe où ailleurs. Pourquoi ne nomme-t-on pas la commission, elle pourrait, cette semaine faire ce travail et nous préparer une législation pour cette session ?

R. D'ordinaire une telle commission ne se choisit pas aussi promptement.

Par M. Lewis :

Q. Se fait-il un gros commerce de blé avec les Etats-Unis ?

R. Non, le commerce avec les Etats-Unis n'est pas bien considérable, il y a cependant des années exceptionnelles.

Q. Le cultivateur américain n'est-il pas dans une position plus avantageuse que le cultivateur canadien, grâce à la différence de la classification ?

R. C'est là l'impression générale bien qu'il vende sur le même marché, mais d'ici à très peu de temps les Etats-Unis cesseront d'exporter, et je ne vois pas pourquoi nous devions adopter une échelle correspondante à la leur, car bientôt, au lieu d'exporter du blé, ils viendront en acheter chez nous.

Q. Il n'y a pas de doute que le mot "plump" devrait être retranché ?

R. Oui, il n'y a aucun doute qu'il devrait l'être.

Par M. Lake :

Q. Tandis que vous en êtes encore à parler de la commission, croyez-vous que cette commission pourrait entendre les minotiers, par exemple, ceux du "Grain Exchange" d'Angleterre ?

R. Certainement, elle pourrait consulter les minotiers et les consommateurs de la Grande-Bretagne.

Par M. Lewis :

Q. Et ceux qui le transportent ? R. Oui.

Q. Et les marchands d'Europe ? R. Oui.

Q. Comme cela il est impossible que la commission traite de toutes ces questions en si peu de temps ?

R. Oui, cette entreprise serait très sérieuse, et il faudrait des mois pour la mener à bonne fin ; il faudrait aller en Europe et s'informer aussi auprès des minotiers d'Ontario.

Par M. Staples :

Q. Pouvez vous nous dire qu'elle est aux Etats-Unis la qualité requise pour le n° 1 dur ?

R. La classification du blé du printemps n° 1 dur dans le Minnesota est celle-ci : Le blé du printemps dur n° 1 doit être sain, brillant et bien nettoyé. Il doit se composer en grande partie de blé dur. Scotch Fife, et ne pas peser moins de 58 livres au

boisseau. Le blé dur Northern n° 1 doit être sain et bien propre; il peut se composer de blé de printemps dur et mou, mais il faut qu'il renferme une grande proportion de blé dur et ne pas peser moins de 57 livres au boisseau. Pour ce qui est de la rougeur, cela veut dire autant que 75 pour nous, parce qu'ils ne cultivent pas le même blé que nous.

Maintenant, avec votre permission, je désire insister sur une question qui est très intimement liée à celle de la classification, et qui offre une excellente raison pour qu'une commission soit nommée. Je veux parler des élévateurs où l'on fait le mélange dans des endroits situés à l'intérieur comme Winnipeg. Vous vous rappelez—je le vois dans ce rapport—qu'avant 1899 on faisait généralement ce mélange et avec des résultats si désastreux pour la bonne qualité de notre blé destiné au marché anglais que cette année-là (1899) on demanda une législation pour l'interdire. On ne demandait son abolition qu'au Fort-William et aux endroits à l'est de cette ville. Je crois qu'il n'a pas été question des endroits intérieurs, tels que Emerson et Winnipeg, et beaucoup de gens dans l'est, des minotiers surtout, ne virent aucune raison pour qu'il soit aboli à des têtes de lignes telles que le Fort-William et qu'il soit permis et virtuellement reconnu par notre loi d'Inspection aux endroits tels que Winnipeg. Naturellement nous n'avons pu en arriver à une entente. Je crois aussi, que nous aurions grandement tort de demander un changement radical à ce sujet (car des droits acquis ont été établis depuis sept ans) sans entendre ce qu'ils ont à dire à ce sujet. Vous seriez étonnés de constater avec quelle habileté ils insistent sur la plausibilité de leur version tendant à justifier le mélange à Winnipeg. Ils vont même jusqu'à dire qu'ils le font dans l'intérêt du cultivateur même.

Par M. Fisher :

Q. Quels sont les gens qui font ce mélange à Winnipeg?

R. La "Northern Elevator", la "Crown Elevator" et la "Empire Elevator", et le fait que leur nombre augmente sans cesse est bien significatif. Il prouve que ce commerce est très rémunérateur. C'est une question très importante et qui a déjà été discutée sous tous ses aspects. Si vous entendez l'opinion des propriétaires d'élévateurs qui font ce mélange, sans entendre celle des autres, ils vous feront croire qu'ils sont les bienfaiteurs du pays. Je ne suggérerais pas qu'on supprimât ce mélange sans étudier à fond cette question. Ils ont de grandes installations établies en vertu de la loi d'Inspection, reconnues et jusqu'à un certain point protégées par cette loi.

Par M. Lewis :

Q. Vous croyez que l'on devrait les en empêcher?

R. Je dis que je crois qu'ils sont une menace pour tout le commerce de grain de l'Ouest.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Ils le mélangent pour le moudre ou pour le vendre?

R. Ils en font un mélange préparatoire avant de le faire passer à l'inspection. Chaque fois qu'un wagon de blé possède une valeur supplémentaire dépassant celle qui est exigée par la loi, grâce à des mélanges avec d'autres grains de qualité inférieure ils diminuent cette valeur, et ils le mettent sur la voie sans aucune valeur supplémentaire et ils l'envoient dans le réservoir général dans cet état de détérioration, tandis que cet excès de qualité serait allée dans le réservoir général et l'aurait de beaucoup amélioré.

Q. Le cultivateur ne retire, lui, que le prix de la qualité ordinaire pour ce wagon d'une valeur hors ligne?

R. On prétend qu'il retire un peu plus quand son blé est destiné au mélange. C'est une des raisons ou des excuses que l'on donne pour continuer ce système.

Par M. Lewis :

Q. Avez-vous une recommandation quelconque à faire quant à la composition de la commission ? Se composera-t-elle d'experts ou de marchands de grain ?

R. Je ne crois pas quelle doive se composer de marchands de grain, ou d'hommes qui simplement manipulent le nôtre, et qui ne sont que des intermédiaires. Je crois qu'elle devrait se composer en grande partie de cultivateurs. C'est une question qui intéresse ceux-ci et ce sont eux qui demandent la formation de la commission. Je ne vois pas pourquoi les minotiers n'y auraient pas de représentants, mais je suis d'opinion que l'on pourrait donner de très bonnes raisons pour que le "Grain Exchange" n'y soit pas représenté, car il n'aurait pas la confiance du cultivateur qui est très prévenu contre ses membres. Ces soupçons peuvent être un peu exagérés, ce que je crois, mais ils n'existent pas moins et il faut de toute nécessité que la commission jouisse de la confiance des cultivateurs.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Elle donnerait aux marchands de grain toutes les facilités pour faire entendre leurs témoins ?

R. Ils auraient toutes les facilités quand même. C'est une question qui intéresse le cultivateur et le consommateur, surtout le premier.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Ces propriétaires d'élévateurs pour le mélange ont-ils d'autres élévateurs disséminés dans tout le Manitoba ?

R. Quelques-uns en ont. Quelques-uns ont des élévateurs qui achètent et expédient le blé qui possède une certaine valeur pour le mélange. Ils lui enlèvent le surplus de valeur que la loi exige et l'expédient au Fort-William où il va dans le grand réservoir. En outre, je pourrais ajouter—et c'est une question que M. Horn a très fréquemment soulevée et suggérée—que nous devrions demander un changement quelconque. En ce qui concerne les élévateurs où l'on fait le mélange d'après la loi telle qu'elle est actuellement, lorsqu'ils sont construits pour produire un blé Northern n° 3, par exemple, et lorsqu'un certain nombre de wagons chargés de ce blé sont soumis à l'inspection, si ce blé ne répond pas, la qualité requise pour le blé Northern n° 3, ou si la classification préliminaire ou approximative dans les parcs du chemin de fer n'a pas été satisfaisante, on renvoie ce blé aux élévateurs afin qu'il soit mélangé de nouveau jusqu'à ce qu'il arrive à la classification que l'on désire. C'est un privilège que nul autre ne possède dans le pays. C'est la grande objection contre les élévateurs qui font ces mélanges, on ne veut pas qu'il leur soit permis de mélanger le grain jusqu'à ce qu'il arrive à la juste pesanteur exigée par la loi. Si leur mélange ne donne pas la qualité requise on leur permet de mélanger de nouveau ce blé jusqu'à ce qu'il remplisse les conditions voulues, et à tel point que ce travail est devenu un art pour des experts en grain.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Il n'y a qu'un très petit pour 100 de blé traité de cette manière et renvoyé ?

R. Oui, certaines années; très peu cette année.

Q. Mais les autres années on en renvoie une grande quantité ?

R. Il y en a une grande quantité de renvoyé—un pour 100 considérable. A moins que ce mélange soit fait avec précision, il n'a aucune raison d'être. C'est pour obtenir ce résultat que l'on fait le mélange.

Q. Quel pour 100 est mélangé de cette manière ?

R. Je crois que souvent on en renvoie la moitié.

Q. Mélangé ?

R. On renverrait le tout si c'était nécessaire.

Par le sénateur Perley:

Q. Si j'ai bien compris, c'est le blé de cette classification qui est expédié à Fort-William ?

R. Il n'est pas classifié, il est échantillonné seulement, et avant que l'on puisse faire autre chose les wagons sont renvoyés à l'élévateur.

Par M. Lewis :

Q. Le propriétaire de l'élévateur peut modifier sa soumission et le fermier ne le peut pas ?

R. Oui.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Que devient le certificat ?

R. Il n'y a pas de certificat. Nous avions suggéré, afin de remédier à cela, qu'un wagon fut officiellement classifié aussitôt après avoir été échantillonné. Nous avions suggéré cela, mais nous n'avions jamais pu l'obtenir des propriétaires d'élévateurs où l'on fait les mélanges. C'est une des raisons qui nous font croire que cette question devrait être étudiée à fond par des autorités compétentes.

Par M. Lewis :

Q. Vous voulez que tous les grains soient soumis à la même classification ?

R. Oui. Outre une grosse consignation de ce blé mélangé allant à Fort-William à temps, la cargaison suivante sera semblable, et lorsqu'elle est expédiée dans cet état à l'importateur anglais, il s'ensuit que la moyenne générale des cargaisons est abaissée. Cependant, le prix est fixé d'après la cargaison expédiée qui représente le minimum de qualité. Ainsi de tels procédés affectant non seulement le blé écorcé mais aussi tout le reste du blé.

Par le sénateur Young:

Q. N'est-il pas vrai que les inspecteurs exigent que le blé qui sort des élévateurs où l'on fait le mélange soit égal à la moyenne dans les grands réservoirs d'entreposage au Fort-William ?

R. C'est ce que dit la loi.

Q. Donc, on ne peut faire un mélange qui descende jusqu'au bas de l'échelle de classification et si l'inspecteura fait son devoir, ce mélange devra être fait de façon à être aussi élevé que la moyenne générale des réservoirs d'entreposage à Fort-William ?

R. Oui, c'est vrai. La loi exige que la qualité soit à la hauteur de la moyenne, et il ne faut pas qu'elle représente le minimum.

Q. De cette façon, la qualité du blé que l'on expédie de ces élévateurs où l'on fait le mélange ne sera pas amoindrie si l'on se conforme à la loi dans ce mélange de blés différents aux endroits situés à l'intérieur?

R. Oui, mais chaque fois que vous enlevez du marché un wagon de bon blé pour le faire servir au mélange, vous diminuez la moyenne à Fort-William, n'est-ce pas ? C'est une question très difficile à expliquer. Supposons que tout le blé soit mélangé et traité de cette manière, la moyenne à Fort-William serait nécessairement abaissée. Si l'on interdisait le mélange à Winnipeg, le blé de tous les wagons, ayant une valeur qui dépasse les exigences de la loi, serait déchargé dans le réservoir général à Fort-William et de cette manière la moyenne serait élevée. Vous ne pouvez plus avoir votre gâteau après l'avoir mangé.

Q. Je voulais tout simplement éclaircir ce point.

R. Je vous remercie de l'avoir amené sur le tapis. Je n'ai pas de doute que l'honorable monsieur n'ait vu cette question avant et ne l'ait discutée avant qu'elle ne fût élucidée. Mais, sans doute, ces mélanges abaissent la moyenne de la classification pour laquelle on fait le mélange.

Par M. Fisher :

Q. Une question à ce sujet, si les inspecteurs recevaient ordre de ne pas permettre que les wagons soient retirés après qu'on a pris un échantillon, est-ce que cela n'aurait pas pour effet de mettre fin à cela ?

R. Oui, dans une grande mesure. Cela ferait disparaître les deux tiers de l'inconvénient.

Q. Il n'y a rien dans la loi qui empêche que les inspecteurs reçoivent de telles instructions et agissent en conséquence ?

R. Tout règlement fait par le ministère remédierait à cela, et M. Horn, l'inspecteur en chef, serait, je n'en ai aucun doute, très content de recevoir de telles instructions.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Est-ce qu'un ordre semblable n'aurait pas pour effet de changer le mode de ces opérations depuis l'est de Winnipeg jusqu'aux différents élévateurs dans tout le pays?

R. Ce n'est qu'à Winnipeg et à Emmerson que l'on a réussi à faire ces mélanges. Si on les fait plus à l'ouest on ne peut pas les réduire aussi bas. Je suis d'opinion que les marchands croiraient, si on leur enlevait ce privilège, que leur commerce serait ruiné, mais tant que la loi d'inspection le reconnaîtra, nous croirons qu'il démoralise le commerce général du Canada, et nos amis, les ministres, et autres qui s'occupent du commerce du grain, prétendent qu'il n'y a pas de nécessité pour eux d'être très particuliers dans le maintien de l'identité de notre blé depuis que la loi elle-même autorise le mélange.

Q. Fait-on cela à Winnipeg ou à Fort-William?

R. La loi le défend à Fort-William, et je crois que la classification y est exceptionnellement bonne. Je n'ai pas de plainte à formuler à ce sujet. Mais, cependant, pendant que je suis à parler de cela——

Q. Cela ne saurait être fait à Fort-William, parce que le certificat de l'inspecteur accompagne le blé.

R. Non, on se plaint du mélange qui est fait avant l'inspection. Je pourrais dire, en ce qui concerne les endroits situés à l'est de Fort-William, qu'il semble y avoir beaucoup de laisser aller dans l'expédition du blé aux ports de l'Atlantique. On ne paraît pas prendre des précautions commerciales pour maintenir l'identité du blé, qui passe par les rifférents élévateurs à l'est de Fort-William, afin de s'assurer s'il est expédié tel que reçu. Je crois que c'est un des côtés de la question que l'on devrait étudier, afin de s'assurer si l'on ne pourrait pas faire quelque chose par la nomination de sous-inspecteurs à chacun de ces endroits où l'on manipule le grain, afin de le suivre dans son trajet, après qu'il a quitté Fort-William jusqu'à ce qu'il arrive au navire océanique.

Par M. Lewis :

Q. C'est pour cela qu'une grande quantité de blé dur n° 1 exporté n'arrive pas en Europe comme du n° 1?

R. Il n'y en a eu qu'une petite quantité avec l'inspection actuelle pendant les trois dernières années. Je ne crois pas que l'on prétende qu'il y en ait une quantité quelconque d'expédié, il n'y en a pas assez pour que ça vaille la peine de lui conserver son identité.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Vous n'essayez pas d'empêcher complètement le mélange?

R. Oui, je veux cela.

Q. Comment y arriverez-vous ?

R. En ne le reconnaissant pas, en le rendant illégal. Aussitôt que le blé classifié est dans le wagon il est sur la route publique, et il devra être sous la surveillance du gouvernements et soumis à ses règlements.

Par M. Staples :

Q. En réalité, on fait beaucoup de mélange aux élévateurs de la campagne?

R. Vous pouvez aussi bien dire qu'ils ne devraient pas le faire sur la ferme, où cela regarde le cultivateur. Mais ce que je veux dire c'est ceci: dès que le blé arrive à la voie publique il devrait être expédié sous la surveillance publique. Il faut que les élévateurs de campagne courent leurs propres risques, et souvent ils perdent plus qu'ils ne gagnent par leur mélange. L'homme qui fait le mélange dans l'élévateur de la campagne n'ose jamais trop s'approcher du minimum de qualité de crainte de tomber dans une classification inférieure.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Ils s'y connaissent beaucoup en fait de grain et de mélange. Vous ne pouvez empêcher cela?

R. Non, Mais dès que le blé est dans le wagon nous sommes d'opinion qu'il devrait être classifié, et qu'on ne devrait plus le mélanger.

Une autre question soulevée incidemment aujourd'hui, a été celle du blé nettoyé, à savoir si après que le blé a été nettoyé on devrait le placer dans sa classification véritable, ou dans celle qui vient immédiatement plus bas, ou ailleurs. Aujourd'hui on ne permet pas le mélange avec du blé supérieur au Northern n° 3, et je dis qu'on a raison, bien que beaucoup de gens croient qu'il devrait retourner à sa classification première, après qu'il a été nettoyé. Cette question se présente sous plusieurs aspects. Le minotier nous dira qu'il est impossible de nettoyer le blé s'il est grièvement taré, et de le rendre aussi propre que le grain de même classe qui n'aurait pas été taré. Pour ma part, je crois que nous ne devrions adopter aucune législation propre à donner aux cultivateurs plus de facilités pour cultiver du grain taré. Nous n'avons pas besoin de cultiver du blé taré si nous prenons les précautions voulues pour le faire disparaître, et je crois que la loi devrait être sévère à ce sujet, et qu'on ne devrait pas permettre qu'il entre dans toute classification plus élevée que celle du Northern n° 3. Mais d'autres pensent autrement, et je crois que cette question devrait être aussi étudiée.

Q. Un de nos fonctionnaires nous a dit, l'autre jour, que cette nielle se trouve dans le sol et que le grain propre est contaminé dans le sol même.

R. En théorie, c'est vrai, mais en pratique ce l'est très peu. Quand cette nielle est dans le sol, elle n'affecte pas du tout la moisson. Autour de l'endroit où l'année précédente on a battu du blé atteint de la nielle, vous récolterez parfois du blé atteint de cette maladie dans un rayon de 50 verges, mais ailleurs, si la semence a été bien traitée on n'en verra pas.

Q. Tout le champ en souffrira?

R. Non, pas d'une manière importante, du moins d'après les expériences que nous en avons faites.

Par M. Lewis :

Q. Le labour de l'été l'a détruit?

R. Oui, nous n'en avons jamais vu après le labour d'été.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Dans notre partie du pays elle est plus dangereuse à l'époque du labour de l'été ?

R. Oui, parce que, règle générale, vous ensemencez plus profondément et vous avez un grain moins robuste. Plus l'ensemencement est profond plus la plante sera faible une fois levée et elle sera alors plus exposée aux atteintes de la nielle.

Par M. Wilson:

Q. Comment les Américains la traitent-ils ?

R. Je ne connais pas leur manière de la traiter, mais je sais que la question de la classification n'est pas aussi importante pour eux qu'elle ne l'est pour nous. Chez eux

le blé est classifié et échantillonné et son prix n'est pas basé entièrement sur la classification comme l'est le nôtre. Leur blé est vendu non seulement d'après sa classification mais encore sur des échantillons. Des échantillons sont placés partout à la halle aux blés avec la carte de la classification qui indique si c'est du n° 1, bon, passable ou entre les deux suivant le cas, et les acheteurs achètent en grande quantité sur ces échantillons, ainsi la question de la classification n'a pas autant d'importance pour eux qu'elle n'en a pour nous.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Dans cinq ans ces mêmes conditions ne prévaudront-elles pas dans notre ouest canadien, car on y construit des moulins?

R. Pas précisément, nous n'avons pas de marché facultatif comme ils en ont un à Minneapolis. On a fait de l'agitation le long de la ligne sur ce qu'on appelle " un endroit pour y attendre les ordres" à Winnipeg. C'est-à-dire que le blé est envoyé à Fort-William pour être arrêté à Winnipeg pour y attendre des ordres, afin que si le consignataire désire l'expédier à un autre marché il ait le droit de le faire, tout en profitant du prix de transport de parcouds total jusqu'à Fort-William. Il en résultera que l'on fera le jeu des propriétaires d'élévateurs où l'on fait le mélange. Il n'y a pas d'autre alternative.

Par M. Fisher :

Q. Vous dites que le blé américain est vendu d'après un système différent ? Comment cela peut-il affecter le blé américain et le nôtre en Angleterre?

R. Bien, ils ont un échantillon devant eux, ils vendent sur échantillon.

Q. Une grande quantité du blé américain est exporté en Angleterre tout comme le nôtre?

R. Oui.

Q. Et comment cela peut-il affecter leur commerce æ Ils n'ont pas d'échantillon de blé américain sur le marché anglais?

R. Vous voulez dire des étalons?

Q. Vous avez dit que le blé américain était vendu sur échantillon?

R. Tout comme sur étalon.

Q. Il n'ont pas d'échantillon de blé américain sur le marché anglais ?

R. Non, mais une grande quantité de leur blé est consumée chez eux, une grande proportion. Ils ont un marché national qui très fréquemment détermine la valeur de leur blé, tout à fait en dehors de sa valeur pour l'exportation.

Q. Ce qui, en pratique, ne fait aucune différence sur le marché anglais en comparaison avec le nôtre?

R. Non.

Q. Leur étalon est-il semblable au nôtre?

R. Oui, c'est-à-dire qu'ils devront modifier leur étalon comme nous modifions le nôtre, cependant la grande demande qu'ils ont chez eux affecte le prix.

Par M. Lewis :

Q. Vend-on de notre grain aux Etats-Unis?

R. Oui, il y a deux ans ils ont eu une très faible récolte et ils ont acheté et consommé une certaine quantité de notre blé.

Q. Ils vont apparemment en acheter d'avantage?

R. Oui, je crois que bientôt ils achèteront notre blé en très grande quantité.

Q. N'y a-t-il pas là une bonne raison pour retrancher ce mot " plumb " ?

R. Oui, mon opinion est que ce mot n'aurait jamais dû y être. La spécification de soixante livres suffit à elle seule pour établir la qualité charnue du blé.

Q. Quand notre n° 1 dur arrive chez lui et qu'il le compare au sien, le fermier américain a l'avantage ?

R. Oui, il l'aurait certainement d'après notre classification actuelle. Je crois que dans dix ans les Américains deviendront comme acheteurs des facteurs importants sur notre marché. Tout l'indique aujourd'hui. L'autre question que nous avons discutée dans des occasions antérieures et que nous pourrions mentionner ici c'est la nomination d'un bureau d'inspection permanent au lieu du bureau d'inspection que nous avons présentement. Il se compose de douze membres. Trois de ces membres constitue le quorum du bureau et on peut lui demander de siéger pour une inspection à la minute. Il faut nécessairement que ces hommes soient facilement disponibles et qu'à la minute on puisse les prévenir par le téléphone. En conséquence ce sont tous des hommes s'occupant du commerce de grain, demeurant à Winnipeg et appartenant au "Grain Exchange".

Par M. Fisher :

Q. Qui les nomme?

R. Le gouvernement fédéral en nomme quelques-uns, ou la chambre de commerce de Winnipeg—je ne me rappelle pas pour le moment lequel—le gouvernement du Manitoba, par le ministère de l'Agriculture, en nomme trois et les deux nouvelles provinces trois autres, mais il nous faut choisir nous-mêmes des hommes qui sont compétents et disponibles à Winnipeg. A cela je n'ai rien à redire, ce sont des hommes experts en la matière. Mais les cultivateurs, en général, s'y opposent. Ils croient que l'on demande tout simplement à ces messieurs de confirmer le jugement de M. Horn. Je crois que ces hommes sont très compétents, mais j'en doute moins maintenant. Je n'ai pas de raison de douter qu'ils ne remplissent pas parfaitement leurs devoirs, mais les gens, règle générale, croient qu'on devrait avoir un bureau d'inspection permanent et que les cultivateurs devraient être représentés dans ce bureau.

Q. En réalité, renversent-ils un grand nombre de décisions?

R. Pas beaucoup, j'ai cru devoir consulter le dossier de quelques appels, afin de pouvoir retourner dire aux cultivateurs que les décisions étaient quelquefois renversées; que l'on avait élevé la qualité. Mais j'ai constaté que cela n'était pas arrivé très souvent. Si cela fut arrivé plusieurs fois, l'inspecteur aurait été blâmé. Le fait qu'il y en a eu si peu m'a donné la preuve que l'inspection avait été bien faite.

Q. Si ce bureau était nommé et payé, ne serait-ce pas à l'avantage surtout de l'inspection?

R. Oui.

Q. C'est une cour d'arbitrage maintenant. S'ils devenaient des fonctionnaires payés, ne deviendraient-ils pas tout simplement des inspecteurs supérieurs supplémentaires?

R. Une cour supérieure, naturellement. Avec cette différence que dans un bureau d'inspection permanent les cultivateurs seraient représentés. Je crois que c'est en grande partie un grief imaginaire, mais un grief qui nous cause des embarras et des ennuis tout comme un grief réel.

Par M. Lewis :

Q. Est-ce qu'un article inséré dans la présente loi, pourvoyant à ce que les cultivateurs soient représentés dans le bureau, ne vous donnerait pas ce que vous demandez ?

R. Non, parce que ce n'est pas praticable. J'ai déjà fait partie du bureau et d'ordinaire je recevais mon avis environ une semaine après la séance du bureau. Vous seriez dans l'obligation d'envoyer chercher les membres du bureau à la campagne. Même si vous aviez un système de téléphone parfait, un membre du bureau ne pourrait arriver plus vite que par express, et fréquemment il faut que le bureau siège une demi-heure après convocation, de fait aussitôt qu'il le peut, et cela ne semble pas possible.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Est-ce que le fait de nommer des membres permanents n'exclurait pas du bureau les cultivateurs? Il faudrait que le membre du bureau demeurât à la ville et je ne vois pas quels profits les cultivateurs pourraient en retirer.

R. Oui, nous avons là actuellement un agent des produits, M. Campbell, et il donne satisfaction. Nous avons un cultivateur, M. Snow, qui agit comme sous-commissaire de l'entrepôt.

Q. Est-ce que M. Campbell n'est pas considéré comme agent spécial des cultivateurs.

R. Oui.

Q. Cela fait une différence. Le bureau d'inspection ne les représenterait pas, cependant M. Campbell est l'agent spécial des cultivateurs?

R. Oui, je ne crois pas que le bureau d'inspection——

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Est-ce qu'il serait dispendieux d'avoir un bureau qui se réunirait une fois par semaine ou à peu près?

R. Il est difficile de dire combien de fois il lui faudrait se réunir.

Q. Vous pourriez les nommer sous-inspecteurs de M. Horn et leur faire faire le même travail?

R. Que feraient-ils?

Q. Ils inspecteraient le grain.

R. Mais ils ne pourraient, en même temps, être sous-inspecteurs sous les ordres de M. Horn et former un bureau au-dessus de lui. Je dois dire qu'à Minneapolis nous trouvons un bureau permanent—le temps n'est peut-être pas venu pour un bureau d'inspection permanent ici. Notre commerce n'a pas encore pris les proportions que nous espérons qu'il aura bientôt. C'est une question discutable. Je la mentionne seulement comme une de ces questions que l'on devrait étudier et discuter.

Le Sénateur DOUGLAS.—Je crois que dans l'ouest, on n'a pas, jusqu'à un certain point une confiance absolue dans l'inspection faite à Winnipeg par l'agence qui y est employée. N'allez pas croire que je n'ai pas confiance ou que j'aie entendu dire à quelqu'un qu'il n'avait pas confiance en notre inspecteur en chef. Je n'ai jamais oui dire qu'on manquait de confiance en son jugement, mais notre personnel est nombreux. Aujourd'hui, le public doit savoir comment ils sont nommés, quelle éducation ils reçoivent et qui les emploie. et quelles garanties ils donnent à la confiance publique qu'ils vont remplir parfaitement leurs devoirs dans les charges auxquelles ils sont nommés. M. Horn n'est pas censé—et nul homme dans sa position ne peut l'être—surveiller de très près l'inspection faite par ces agences. Si je comprends bien lorsque une difficulté surgit on a recours à son jugement, mais la majeure partie de l'inspection est faite par ceux qui sont sous ses ordres. Maintenant, je ne parle pas d'après mon opinion personnelle, mais je veux que le public de l'ouest soit informé de la manière dont on les nomme, de l'éducation qu'ils reçoivent, de ce qu'ils savent au sujet de la croissance du grain et des conditions dans lesquelles il pousse de la classification et de tous les détails. Je veux que le public sache quelles garantie ils peuvent donner pour justifier la confiance du public pour remplir parfaitement les devoirs exigés par leur charges. A présent, je vais vous donner un exemple qui est venu à ma connaissance personnelle. Il y a deux ans nous avons vendu toute notre récolte comme n° 1 dur, mais nous avions un surplus considérable. Il a été placé dans un bon grenier ayant une bonne ouverture en bardeaux, et une double rangée de planches et tenu parfaitement, à l'abri de l'humidité, et lorsque nous avons commencé à vendre la récolte suivante mon fils a été très déçu en constatant la classification du grain. Il a déclaré que nous n'avions plus la qualité; on a dû changer la classification depuis, ce blé est aussi bon qu'il l'était l'année précédente. Bien, dis-je, prenons le blé de l'année précédente et envoyons-le comme échantillon afin de le faire classi-

fier à Winnipeg. Nous l'avons fait, le rapport que nous avons reçu avec l'échantillon disait, que s'il était nettoyé avec soin il pourrait être du n° 1 dur. C'était exactement le même blé que l'année précédente que nous avions tout vendu comme du n° 1 dur.

Par M. Fisher :

Q. En quelle année était-ce ?

R. Ce devait être la récolte de l'année dernière, c'etait la récolte au sujet de la quelle nous étions convaincus qu'il y avait une différence dans la classification. C'était du blé de l'année précédente que nous avions envoyé comme échantillon. Je ne blâme pas du tout le département de M. Horn, je ne suppose pas qu'il en ait eu aucune connaissance, mais c'était le travail de ses subordonnés. Je crois qu'il vaut mieux pour nous renseigner le public si nous voulons avoir sa confiance et la conserver. Je ne dis pas qu'il y a là quelque chose de défectueux, mais il nous faut apprendre au public comment le travail est fait et quelles garanties nous sont données. Lorsqu'on sait comment une chose est faite on en vient généralement à la conclusion quelle est bonne ou mauvaise, et l'affaire est réglée. J'ai soulevé la question, et je crois si le comité voit à ce que le public reçoit un peu plus de détails sur la manière dont on nomme les sous-inspecteurs, il y gagnera.

Le Sénateur Perley.—Ce rapport aurait dû porter la signature de M. Horn.

Le Sénateur Douglas.—M. Horn étant inspecteur en chef, naturellement, il en est responsable, mais tout de même je ne crois pas du tout qu'il l'ait vu. Il n'est pas possible que l'inspecteur-en-chef puisse faire lui-même l'inspection de tous ces lots de wagons ou d'échantillons. Cette inspection est faite par ses subordonnés.

M. Fisher.—Je crois que c'est une question à laquelle M. Horn devra répondre lui-même quand il reviendra de nouveau devant le comité. M. Motherwell est ici actuellement pour nous donner certaines explications et je crois que nous ferions mieux de commencer son interrogatoire et de le terminer.

M. Motherwell.—Je dirai que l'expérience de l'honorable sénateur est absolument celle à laquelle je devais m'attendre. Ces petits échantillons de blé ne veulent rien dire du tout. Nous croyons que lors de la prochaine revision de la loi on devrait insérer un article pourvoyant à ce qu'on fasse disparaître ces petits échantillons. Ils n'indiquent pas la qualité du chargement et ne sont qu'un inconvénient et une cause d'ennui pour nos cultivateurs.

Par M. Wilson:

Q. Quelle quantité exigerez-vous comme échantillon?

R. Ce n'est tout au plus qu'une indication de ce que peut-être la qualité d'une charge de wagon. Si un cultivateur envoie un échantillon même de cinq livres, d'une manière ou d'une autre, il ne le prend pas naturellement dans la pire moyenne de son grain; ordinairement il envoie au moins un bon échantillon et il s'attend à ce que la charge de wagon soit classifiée comme cet échantillon et si elle ne l'est pas il en éprouve une déception. Je considère ces échantillons comme un inconvénient; ils ne donnent aucun bon résultat, ils sont une cause d'ennui, et ce qui plus est, c'est un véritable ennui pour l'inspecteur. S'il n'y a rien à dire au sujet du bureau permanent de l'inspection, je vais continuer. J'ai déjà traité la question de l'emmagasinage du blé et de son expédition aux ports tels que Owen-Sound et Depot-Harbour. C'est une chose qui a besoin d'être étudiée. Aujourd'hui, aux endroits situés à l'est de Fort-William on ne prend aucune précaution pour s'assurer si le blé entre dans ces différents élévateurs ou en sort tel qu'indiqué sur le certificat donné à Fort-William.

Par M. Lewis :

Q. C'est un travail supplémentaire pour la commission?

R. Oui, c'est un travail supplémentaire pour la commission. Je veux mentionner une chose qu'on a amenée sur le tapis aujourd'hui: il s'agit de l'inspection du blé du

Manitoba à New-York. Je pourrais attirer l'attention du comité sur la nécessité de pourvoir le plus tôt possible, à une route, uniquement canadienne, vers nos ports de mer non seulement afin de diminuer les frais de transport, mais encore pour conserver l'identité de notre blé. Dès que notre blé sort de notre territoire, pour se rendre sur les marchés du monde, en passant par des pays étrangers, il n'est plus du tout sous notre surveillance.

Par M. Wilson:

Q. En faisant cela n'augmenterez-vous pas le prix de transport ?

R. En se servant d'une ligne essentiellement canadienne?

Q. Oui.

R. Non, je faisais plus particulièrement allusion, peut-être, aux routes de la baie Georgienne ou de la Baie-d'Hudson, quelle que soit celle que vous préférez, mais donnez-nous des ports océaniques aussi rapprochés que possible, afin qu'entre le cultivateur et le consommateur le grain soit manié le moins possible, car tout maniement fournit une occasion de le mélanger.

Par M. Sinclair:

Q. Je suppose que le blé qui passe par New-York est acheté par des maisons américaines et expédié par cette route, ou bien, est-il expédié par des maisons canadiennes?

R. Je crois que c'est l'un et l'autre, en tant que je sache, mais je ne crois pas que cela l'affecte du tout, nous n'avons pas de juridiction sur notre blé autant que je sache, dès qu'il sort du territoire canadien. Alors à New-York on peut émettre des certificats voulant dire beaucoup de choses ou rien du tout, mais l'acheteur peut ne rien savoir au sujet du blé du Manitoba par l'inspection du blé à New-York, tout ce qu'il peut savoir c'est ce que c'est du blé supérieur. Les minotiers des vieux pays ne connaissent pas aussi bien la géographie du Canada qu'ils la connaîtront plus tard.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Vous êtes à construire le canal de la vallée de la Trent, n'est-ce pas ?

R. Oui, et l'on parle aussi de celui de la Baie-Georgienne.

Q. C'est la rumeur ?

R. Oui, mais vous pouvez voir l'importance d'avoir une route canadienne pour notre blé, non seulement parce qu'elle lui conservera son identité mais encore parce qu'elle diminuera les frais de transport.

Pendant que je donnais mon témoinage devant la commission des transports, M. le Président, à Regina l'année dernière, la question de l'envoie, par le gouvernement, de consignations de blé à la mère patrie afin d'atténuer ces soupçons a été soulevée, favorablement commentée par les nombreux témoins et reçue avec déférence par la commission. Je crois que les pouvoirs et les devoirs de la commission que nous suggérons devraient être assez étendus pour l'autoriser à envoyer en Angleterre une consignation à titre d'essai à seule fin de voir dans quel état elle y arrivera lorsqu'elle sera expédiée par le gouvernement lui-même. Il y a un précédent d'établi, je crois me rappeler que lorsque le commerce de fruits était fort problématique, on a envoyé une consignation en Angleterre afin de savoir à quel point de vue les fruits étaient endommagés. Des surveillants ont accompagné la consignation et elle a été examinée à différents endroits afin de voir où les dommages étaient causés. Je crois que c'est un précédent pour justifier l'essai d'une consignation de blé. Je ne sache pas que le gouvernement puisse, pour faire disparaître les mécontentements qui existent actuellement, faire mieux que d'expédier une consignation de ce genre.

Il l'a déjà fait autrefois pour le commerce des fruits, comme je l'ai dit, et nous avons également nommé des commissions pour aller en Angleterre s'enquérir au sujet de notre commerce de volailles et ces commissions ont fait un rapport complet indiquant le nombre de volailles que l'on devrait placer dans une boîte, la manière de les préparer et d'autres informations semblables. Nous ne croyons pas émettre une

prétention extravagante lorsque nous demandons que l'on exerce sur notre commerce de blé la même surveillance que celle que l'on a exercée sur le commerce d'autres produits de la ferme et nous croyons que les résultats justifient amplement l'expérience.

Il y a une chose, je crois, que les autres témoins ont oubliée et c'est celle du nom à donner à la classification du blé d'hiver de l'Alberta. Il y a ici, un monsieur de la province de l'Alberta, M. Fletcher, qui représente les intérêts des cultivateurs de cette région et il désire l'appeler "l'Alberta rouge" et lui donner une classification différente de celle de l'est. Il n'y a pas d'autre classification pour le blé d'hiver reconnue par la loi d'inspection que celle du blé Rouge d'hiver et le blanc d'hiver de l'est. Les gens de l'Alberta, naturellement ,en discutant cette qeustion, pensent et parlent au point de vue provincial. Et M. Fletcher suggère de nommer ce blé "Blé rouge d'hiver de l'Alberta". Si le Manitoba prend le nom de notre blé occidental du printemps à l'Alberta le nom de notre blé d'hiver, qu'aura le Saskatchewan ? Nous espérons le récolter, de fait nous le récoltons, et le Manitoba le récolte dans le nord de la province. Pourquoi ne pas l'appeller "Blé d'hiver de l'ouest canadien" et ce nom s'appliquerait à toutes les provinces de l'ouest?

Par M. Herron :

Q. Si l'Alberta récolte le meilleur blé d'hiver, la Saskatchewan et le Manitoba auraient le bénéfice de cette classification?

R. Nous ne le savons pas, ce n'est que récemment que ces provinces ont de l'importance comme pays cultivant le blé d'hiver, il n'y a que deux ans qu'elles ont commencé à l'exporter, bien qu'elles le récoltent depuis six ou sept ans. Ce blé est maintenant devenu un facteur tellement important dans l'expédition du blé, qu'un inspecteur a été nommé à Calgary. Nous allons continuer nos démarches. On le cultive au Manitoba et il réussit admirablement.

Q. Il n'y aurait pas d'inconvénient à ce qu'on le nommât Rouge de l'Alberta, et les autres seraient assez bons pour entrer dans cette classification?

R. Comment appelleriez-vous celui du Manitoba?

Q. Nous le placerions dans la classification à laquelle il appartient.

R. Il devrait avoir le même nom.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Vous n'avez pas assez de données pour vous disputer au sujet d'un nom?

R. Le témoin venant de l'Alberta peut parler pour lui-même.

Par M. Lewis :

Q. Y aura-t-il plusieurs classifications de ce blé?

R. Oui, une, deux ou trois, Rouge et blanc—six classifications .

Je crois que c'est tout ce je voulais faire connaître au comité. Je pourrais ajouter, comme conclusion, que la très grande modération de nos demandes est due à ce que nous croyons qu'une commission sera nommée, quand elle aura sa raison d'être. Nous croyons en avoir donné la raison. Nous croyons aussi que les témoignages vous ont convaincus qu'une commission devrait être accordée. C'est pour cela que nos demandes actuelles ont été si modérées. Le verdict de la commission résoudra sans aucun doute un grand nombre des questions soulevées.

Après avoir lu la copie de mon témoignage, je la trouve exacte.

W. R. MOTHERWELL,
Ministre provincial de l'Agriculture, Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT.—Nous allons maintenant entendre M. J. S. Wood, d'Oakville, Manitoba, représentant la "Manitoba Grain Growers' Association".

M. J. S. WOOD, Oakville, Man., est appelé et parle comme suit au comité.

Je dois dire que j'ai été envoyé ici par l'Association des cultivateurs de grain du Manitoba, et je suppose qu'on s'attend à ce que je donne un témoignage propre à éclairer une commission d'enquête, je vais aborder et discuter l'affaire. Mais avant de le faire, il peut se trouver un ou deux points dans le témoignage des autres témoins qu'on me permettra de mentionner.

D'abord, les autres délégués ont oublié, je crois, un changement que nous voulons faire, et j'ignore s'il devrait être effectué en modifiant les règlements ou la loi. C'est qu'on devrait ordonner à l'inspecteur d'étamper sur chaque certificat la pesanteur par boisseau mesuré afin que le fermier puisse savoir quelle qualité de blé il cultive. Je crois que nous serions tous surpris si nous trouvions et constations la pesanteur exacte de notre blé. Le boisseau étalon pèse soixante livres, mais je n'ai pas de doute que nous cultivons un blé de soixante à soixante-quatre livres. Je crois que ce serait un encouragement pour le fermier que de lui faire connaître la pesanteur, au boisseau mesuré, des wagons tel qu'il les expédie. Ceci devait être une de nos demandes, mais je crois que les témoins précédents ont oublié de la mentionner.

M. MOTHERWELL.—Oui, je l'ai oubliée.

Le TÉMOIN.—Alors au risque de faire une répétition, j'aimerais à répondre à une question posée par M. Fisher au sujet de la grosseur du blé dur n° 1. Nous savons maintenant ceci, du moins ceux d'entre nous qui sont ici depuis longtemps le savent, que la grosseur du blé et la couleur ne vont pas ensemble. Pour être charnu le blé doit être mûr et il n'a pas la couleur. Et pour obtenir la couleur du blé dur n° 1 vous êtes obligé de le couper vert et alors il ne sera pas charnu. Vous avez à choisir entre la couleur et la grosseur. Si vous voulez avoir la couleur qui indique le gluten, vous devez couper le blé quand il est un peu vert et vous obtenez une magnifique couleur ambrée. M. Fisher demanda si cela diminuerait la qualité du blé. Cela ne l'amoindrirait pas pour le mélange des blés mous, mais elle sera amoindrie, si vous moulez ce blé à part. Les acheteurs ne tiennent pas à ce que le blé soit particulièrement charnu ou non, pourvu qu'il ait cette couleur ambrée qui indique la présence du gluten.

Je pourrais dire un mot ou deux au sujet du n° 1 dur. Ne supposez pas que la quantité du n° 1 dur inspecté indique celle du n° 1 dur cultivé, parce que la quantité du n° 1 dur inspecté s'en va pendant que les fermiers chargent les wagons sur les quais de chargement. Pendant que nous expédions notre blé par lots de wagons, les élévateurs se remplissent, et lorsque les cultivateurs ont fini d'accaparer les wagons, les élévateurs commencent à se vider, et alors vous constaterez que l'on n'expédie guère de wagons chargés de n° 1 dur.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Il est mélangé dans les élévateurs?

R. Oui, le long de la ligne. Tandis que les cultivateurs chargent directement dans les wagons. Les élévateurs achètent le blé et le mélangent.

Par M. Fisher :

Q. Les propriétaires des élévateurs mélangent le blé dans le but de relever la classification de celui qui n'est pas de bonne qualité?

R. Oui, et ils en retirent des profits. Ils achètent tout le blé dur qu'ils peuvent se procurer et cela au prix du Northern n° 1. Ils disent aux fermiers: "Vous en avez si peu, qu'il n'en vaut pas la peine", et ils l'achètent au prix du Northern n° 1, et ils retirent, outre leurs profits ordinaires, exactement la différence qu'il y a entre le prix du blé n° 1 dur et le Northern n° 1.

Par M. Lewis :

Q. Pourquoi le mettent-ils dans l'élévateur au lieu de le placer dans le wagon?

R. On ne peut avoir des wagons quand on en a besoin. Quelques-uns le placent dans les wagons, d'autres dans les élévateurs, où il est mélangé avec du Northern n° 2 pour en faire du n° 1.

Q. N'est-il pas inspecté avant d'entrer dans les élévateurs?

R. On ne saurait en faire l'inspection dans tous les petits élévateurs disséminés dans le pays. Qui ferait l'inspection? L'acheteur dit: " Ce blé m'appartient, je puis en faire ce que je voudrai."

Q. Où fait-on l'inspection du blé?

R. A Winnipeg.

Par M. Knowles :

Q. Mais parlons des endroits tels que Indian-Head, n'y a-t-il pas assez de concurrence pour qu'ils——

R. Non, il n'y a pas de concurrence. Savez-vous que les prix de tous ces élévateurs à Indian-Head et aux autres endroits sont envoyés par un seul homme de Winnipeg, et les propriétaires n'osent pas l'augmenter? Ils sont punis s'ils le font.

Q. Cependant les élévateurs des cultivateurs achètent du blé, et ils ne font sûrement pas partie de la coalition?

R. Je ne le sais pas. Nous n'en avons pas à Oakville.

Par M. Staples :

Q. Les élévateurs appartenant aux cultivateurs n'ont-ils pas d'acheteurs, je crois qu'il achètent tout comme les élévateurs ordinaires et qu'ils nomment eux-mêmes leur gérant?

R. La concurrence dans le commerce du blé n'existe plus. Maintenant, comme M. Motherwell l'a dit, nous ne croyons pas que nous demandons tout ce dont nous avons besoin, nous aurons probablement besoin d'autre chose encore, mais c'est une mauvaise politique que de demander quelque chose avant de savoir exactement ce que l'on veut, ou avant de nous être assurés des faits. Il n'est pas sage de faire des changements avant d'être parfaitement sûr de ce que nous voulons changer, mais nous avons besoin, pour la récolte de cette année, des changements que nous avons demandés et nous croyons que vu qu'ils ne sont pas litigieux vous pourriez les mettre en vigueur durant cette session. Après avoir obtenu cette commission, nous constaterons probablement que les conditions sont telles qu'il nous faudra une nouvelle législation et nous espérons qu'alors vous nous traiterez de la même manière. Nous ne sommes pas assez insensés pour croire qu'en changeant le nom d'un produit vous allez le rendre plus précieux. Un produit doit être vendu d'après sa valeur intrinsèque, et par suite c'est ce qui nous encourage à attendre et à nous contenter des légers changements que nous demandons, jusqu'à ce que nous connaissions parfaitement les changements dont nous aurons besoin plus tard. En même temps nous avons à lutter contre les cultivateurs qui exportent. Ils transportent leur blé de l'autre côté de la frontière où il reçoit une meilleure classification, et où il rapporte 10 cents de plus par boisseau, et c'est ce qui leur importe le plus. Ils disent qu'il y a quelque chose de défectueux, et ils attribuent cela à la classification. Ils disent si ce n'est pas la classification, qu'est-ce donc ? C'est précisément ce que nous vous demandons, si ce n'est pas la classification, qu'est-ce donc? C'est pour cela que nous voulons une commission. Si cela ne dépend pas des classifications, la situation qui nous est faite n'est pas normale.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Cet homme, qui, à Winnipeg, fixe les prix, ne les fixe peut-être pas comme ils devraient l'être?

R. Peut-être que non. Dans tous les cas, les cultivateurs se servent de l'argument suivant: nous croyions que notre blé était le meilleur du monde, disent-ils. Il en va

une certaine quantité à Fort-William, et nous le vendons à un certain prix. Il y en a aussi d'expédié au Etats-Unis et on nous le paye plus cher. Maintenant, il se rencontre encore à Liverpool, comment cela se fait-il? Il est censé aller sur le même marché, et il est très étonnant que les Américains puissent payer plus cher et se trouver sur un pied d'égalité avec nous de l'autre côté de l'océan. Il y a quelque chose de défectueux quelque part et nous voulons savoir où.

Par M. Fisher :

Q. Est-ce que le blé que l'on vend aux Etats-Unis est vendu en entrepôt?

R. Une certaine quantité est vendue 10 centins plus cher. Il est vendu en transit pour l'Europe, et il doit être exporté par les Etats-Unis, sans quoi il lui faut payer les droits.

Q. Croyez-vous que l'on paie des droits sur ce blé?

R. Je ne le sais pas, je crois qu'il y a un droit de 25 centins de l'autre côté; ce qui ajouté au prix payé au cultivateur canadien devrait le rendre très dispendieux.

Par M. Lewis :

Q. Les Etats-Unis n'ont guère exporté plus de 200,000 boisseaux de blé de toute sorte l'année dernière?

R. Je ne le sais pas, dans tous les cas telle est la situation.

Par M. Knowles:

Q. Est-ce que les six moulins de Minneapolis ne sont pas pour quelque chose dans la hausse du prix de l'autre côté?

R. Oui, probablement, au commencement de la saison, mais après que l'exportation commence je ne vois pas comment ils peuvent y contribuer. Au commençement de la saison ils ont probablement une grande influence sur le marché. Aujourd'hui nous apportons de grands soins à la culture de notre blé, nous préparons notre sol de la meilleure manière que nous connaissions. On nous a enseigné à choisir notre grain de semence, et nous l'avons choisi, et cela au prix de beaucoup de tracas et de dépenses, nous traitons notre semence afin d'éviter la nielle et nous voulons cultiver le meilleur blé possible. Nous voulons le mettre sur le marché dans le meilleur état possible, et en retirer le meilleur prix. Nous croyons que le gouvernement devrait nous aider en cela. Nous voulons que le consommateur reçoive notre blé dans toute sa pureté. Quant à cette commission, si elle nous est accordée, son personnel est une question très importante. Nous croyons que tous ceux dont les intérêts, d'une manière ou d'une autre, sont contraires à ceux des cultivateurs, devraient être exclus de cette commission, car nous considérons cette question comme une question intéressant les cultivateurs. C'est une question entre nous et nos consommateurs. Nous ne sommes pas aussi désireux qu'un manufacturier ou tout autre fabricant de fabriquer des produits, et nous ne considérons pas du tout ce qui peut intéresser les autres, à l'exception des intérêts de ceux qui consomment ces produits. Les manufacturiers emploie tous ses efforts à fabriquer les articles demandés par ses clients. Il veut plaire à ses clients, c'est la ligne de conduite du manufacturier, et c'est exactement celle que nous voulons suivre. Nous voulons plaire à nos clients et voir à ce qu'ils obtiennent ce qu'ils désirent. C'est pour cela que nous voulons cette commission. Beaucoup de gens parlent des intérêts de l'intermédiaire, nous prenons cette position, ou du moins je la prends moi, que l'intermédiaire, quelle que soit son occupation, a tout juste le droit à l'existence qui lui donne son utilité. S'il est inutile, ses services seront requis, s'il n'est pas utile, c'est à lui de se rendre utile. Il en est ainsi dans tous les genres de commerce, c'est ce que font les manufacturiers. Ils ne se laissent pas guider par l'intermédiaire dans la gestion de leurs affaires. Ils disent, nous allons conduire nos propres affaires. Nous allons satisfaire les demandes de nos clients, et nous allons trouver un moyen de leur faire parvenir nos marchandises. Nous avons eu une expérience

désagréable avec ces propriétaires d'élévateurs ou intermédiaires, je ne sais si vous prendrez la peine de l'entendre ou non, cependant je vous dirai tout simplement ceci: que le gouvernement, allais-je dire, nous met sous la domination des propriétaires d'élévateurs depuis dix-huit ans; je devrais peut-être dire plutôt qu'il a permis depuis dix-huit ans, aux chemins de fer de nous mettre sous la domination des propriétaires d'élévateurs, en ne nous permettant pas d'expédier nous-mêmes notre blé. Nous les connaissons; ils ont agi envers nous en véritables parents adoptifs. Notre situation n'était pas rose. Ils s'emparaient de notre récolte et voyaient à ce que nous n'ayons pas trop d'argent en une seule année de crainte que nous ne le dépensions inutilement, peut-être avaient-ils peur que nous ne devenions fiers et arrogants, grâce à la possession d'une fortune trop subite, et ils ont eu bien soin de nous sous ce rapport. Je pourrais vous raconter les misères qu'ils nous ont causées pour abaisser la classification de notre blé, son prix et son poids. Je pourrais vous conter plusieurs aventures qui nous sont arrivées; quelques-unes nous arrivent encore, et nous croyons que nous devrions avoir maintenant l'occasion d'aller au fond des choses. Nous voulons savoir où sont les difficultés et s'il y a "un nègre sur la clôture" afin de s'en débarrasser.

Par M. Lewis :

Q. Admettriez-vous des consommateurs dans cette commission?

R. Je ne m'opposerais pas à la nomination d'un consommateur. Il est intéressé, et nous voulons absolument lui donner l'article qu'il veut et lui-même désire se procurer l'article que nous avons à vendre.

Q. Qu'avez-vous à suggérer maintenant au sujet de la commission?

R. Je suggérerais qu'elle se composât en grande partie de cultivateurs. Je ne m'opposerais pas à ce qu'un consommateur fasse partie de la commission. Je ne voudrais pas qu'on donnât à un intermédiaire la charge de secrétaire ni aucune autre fonction. Ce n'est pas de son ressort. Il aurait quand même son centin par boisseau. Voilà ce que j'aurais à suggérer. Une autre chose—vous reconnaîtrez qu'il y a de l'agitation dans le Manitoba—je suppose que vous voulez la faire disparaître. Cette commission prouvera au public qu'il existe des torts—dans ce cas nous tâcherons de les redresser—ou elle prouvera qu'il n'y a pas lieu de se plaindre et l'agitation cessera. Dans l'un ou l'autre cas, si nous avons une commission jouissant de la confiance des cultivateurs ils seront satisfaits des résultats. Vous savez dans quelles circonstances les banques et les chambres de commerce ont fait des misères, et ont dit: "Ne permettez pas aux cultivateurs de faire le changement de leurs chars sur une plate-forme. Nous avons comme banques des intérêts dans les élévateurs que nous devons protéger. Autrement notre garantie serait en danger. On doit faire en sorte que les cultivateurs se servent de ces élévateurs. Que nous importe que leur garantie soit bonne ou non. Un élévateur vaut environ un quart de section de terrain, et l'on voudrait condamner quarante, cinquante ou cent hommes à faire affaires avec eux afin de procurer au propriétaire des bénéfices qu'il n'a pas gagnés. Aujourd'hui les banques demandent notre commerce. Elles commencent à croire après tout qu'il y a quelque chose à faire avec les cultivateurs. Nous ne demandons pas grand chose. Maintenant nous serions satisfaits de très peu de chose. Mais si nous constatons plus tard qu'il est nécessaire de demander une nouvelle législation nous n'aurons pas peur de le demander. Nous croyons que le gouvernement, comme l'a dit M. Motherwell, devrait se donner autant de peine au sujet de notre commerce de blé avec l'Europe, qu'il s'en ait donné au sujet des autres produits de la ferme. Nous en bénéficierions en même temps. Si nous n'obtenons pas maintenant la commission, vous entendrez encore parler de nous. Je ne suppose pas qu'ils nous renverra de nouveau si nous l'obtenons pas. On en enverra d'autres et vous continuerez à entendre parler des cultivateurs parce que ces gens, après avoir combattu pendant dix-huit ans dans des conditions absolument désavantageuses ont fini par avoir le dessus, et ils ne se découragent pas facilement. D'autres reviendront à la charge. S'il y a d'autres questions il me sera peut-être possible d'y répondre.

Par M. Staples :

Q. Quelle recommandation feriez-vous au sujet des facilités qui seraient offertes pour éviter de placer votre blé dans les élévateurs, ce qui se fait, dites-vous, sur une aussi grande échelle?

R. Quand je mets mon grain dans un élévateur et que je le vois passer au fond du tuyau, je pousse un soupir et je me demande dans quel état on me le rendra. Je vais vous dire exactement ce que nous faisons: nous nous servons de la plate-forme à chargement, et si nous n'en n'avons pas assez à la fin de la récolte pour remplir un wagons, nous nous mettons plusieurs ensemble et nous le remplissons.

Q. Trouvez-vous que ces plates-formes répondent aux besoins?

R. Pas tout à fait, parce que les gens éloignés éprouvent des difficultés à s'en servir à moins qu'ils ne possèdent un petit grenier contigu à la ville. Il n'y a pas là d'entrepôt. Cela ne m'affecte pas du tout; je demeure à trois milles de distance seulement. Les plates-formes ordinaires ne sont pas assez larges. Le commissaire de l'entreposage devrait les faire construire plus grandes.

Q. Je parle des plates-formes. Ne serait-il pas préférable pour les fermiers que les plates-formes fussent assez larges pour reculer une voiture jusqu'au wagon?

R. Cela serait préférable et donnerait beaucoup plus de faciliter pour manier le blé, mais vous empêcher un autre homme de se rendre à son wagon.

Q. Vous pouvez faire passer une voiture aux deux bouts de la plate-forme?

R. Oui. Il serait certainement préférable qu'il en fut ainsi.

Par M. Clements

Q. Y a-t-il beaucoup de plaintes à Winnipeg contre l'inspection qu'on y accorde au cultivateur ordinaire qui expédie directement ses wagons ?

R. Je n'ai pas à me plaindre du tout de l'inspection.

Q. N'est-elle pas trop sévère ?

R. Je crois qu'elle est parfois un peu trop sevère, parce que comme M. Horn là dit hier, tous les cultivateurs croient cultiver du bon blé. Mais si nous croyons que l'inspection a été trop sévère, nous pouvons en demander une autre. Ceci, je le comprends, depend de l'avis de M. Horn, et s'il déclare qu'elle est bien faite nous sommes satisfaits, parce que nous avons en lui une confiance absolue.

Q. Le blé est il inspecté à un autre endroit ?

R. Si le wagon a depassé Winnipeg lorsque nous le demandons, il est inspecté de nouveau à Fort-William.

Q. J'ai, moi-même, cultivé du blé au Manitoba il y a deux ans. J'en expédiais environ 4,000 boisseaux, et je savais que si j'avais eu dans Ontario du blé de cette qualité, j'en aurais retiré un bon prix. J'ai cru que c'était un échantillon parfait de blé, mais j'ai pensé qu'il ne resterait rien de ce blé après qu'il aurait subi les différentes inspections.

R. Nous n'avons rien à dire contre l'inspection de M. Horn. Nous croyons qu'elle est juste.

Q. Je n'ai rien à dire contre lui. Je voulais savoir tout simplement s'il y avait des plaintes semblabes. Je ne m'y connais pas en fait de blé.

R. Il est probable que quelqu'un sera mécontent, on ne peut faire plaisir à tout le monde. Mais, à mon avis nous sommes convaincus que l'inspection est faite d'une manière équitable et si nous ne sommes pas satisfaits, si nous ne pouvons obtenir une nouvelle décision, l'affaire est alors soumise au bureau d'inspection.

Après avoir lu la copie ci-dessus de mon témoignage, je constate qu'elle est exacte.

J. S. WOOD,

Délégué de l'Association des cultivateurs de grain du Manitoba.

Le PRÉSIDENT.—Nous allons maintenant avoir le plaisir d'entendre M. Fletcher, de l'Alberta, membre de l'association des cultivateurs de cette province.

M. JOSHUA FLETCHER, Strathcona, représentant de l'association des cultivateurs de l'Alberta, est appelé et répond comme suit :—

M. le président et MM les membres du comité, la question que nous allons vous soumettre en réponse à l'invitation d'envoyer un représentant de l'associtaion des cultivateurs de l'Alberta ne renfermera pas beaucoup de points techniques, comme nous en avons entendu discuter hier et aujourd'hui, parce que notre question est une question pratique, et ce ne sont que les rudiments de la cause que je vous soumettrai. Les arguments que vous avez entendus renferment un grand nombre de questions techniques qui ont fatigué votre patience, mais je ne m'attirerai pas vos reproches et je serai clair parce que c'est une question des plus simples. Avant d'étudier la question au mérite j'aimerais à déclarer que l'association des cultivateurs de l'Alberta appuiera très fortement la recommandation de M. Motherwell au sujet du bureau d'inspection. Je veux parler aussi de sa recommandation au sujet de la nomination d'une commission, mais surtout à celle qui a trait au bureau d'inspection, et le personnel de ce bureau d'inspection saura, je crois, mériter votre approbation. Ce n'est que récemment, l'année dernière de fait, que l'Alberta s'est fait une renommée comme pays producteur de blé. L'histoire de notre pays commence réellement au mois de septembre dernier. Nous avons tout recommencé sur une base nouvelle lorsque les nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ont été organisées. Depuis cette époque, et auparavant les colons sont arrivés en grand nombre, en très grand nombre. L'ouest s'est peuplé partout et le developpement général de ce pays a été remarquable. Cela nous a créé de nouvelles conditions et pour la première fois, nous avons un surplus de bon blé d'hiver dont ils nous faut disposer. Cette loi du Manitoba concernant les grains est une très bonne législation et atteint parfaitement son but, mais comme les autres lois, elle a été passé lorsque le pays était moins peuplé et maintenant elle ne répond plus aux besoins du pays. Il parle très au long de facilités de transport par chemins de fer, il traite aussi des installations que l'on doit procurer aux cultivateurs, aux propriétaires d'élévateurs et à tous ceux qui s'occupent du transport du grain. Mais si la loi, telle qu'adoptée et approuvée le 7 juillet 1900, a traité la question et y a très amplement pourvu, elle a été amendée en 1903, et il y a un paragraphe dans l'article 61 de cet amendement, qui se lit comme suit :

"Les dispositions de cette loi relative à la répartition des wagons ne devront pas s'appliquer aux consignations de grain expédiées à un endroit situé à l'ouest de la limite entre la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest."

Maintenant, messieurs, nous devons trouver un marché de l'Ouest. Si nous allons au marché de l'Est nous avons une trop grande distance à parcourir, et nous nous dirigeons finalement vers le marché de Liverpool, qui est le marché mondial pour le grain expédié à l'est. Nous prenons Fort-William, et c'est déjà un long trajet, mais ce n'en est pas la fin parce que ce n'est pas l'endroit où se fait la consommation. Ainsi, si nous continuons à expédier notre grain vers l'est, nous entrons en concurrence directe avec tous les autres endroits de l'est du Canada, non seulement pour l'approvisionnement du grain sur le marché mondial, mais nous rivalisons avec vous en ce qui concerne l'utilisation de ces chemins de fer. Maintenant, messieurs, nous pourrions peut-être proposer, même pour des raisons patriotiques, si ce n'est pas pour d'autres, mais nous proposons d'attirer votre attention sur l'ouest, sur la Colombie-Britannique. J'y ai vécu depuis mon enfance, et je sais que cette province n'est pas un pays agricole; il est riche en minerai, en bois de construction, en poisson, mais la partie de la Colombie-Britannique où l'on fait de l'agriculture est comparativement petite et a actuellement une grande partie de ses produits alimentaires lui vient de l'état de Washington, de l'Orégon et de la Californie. Nous désirons nous emparer

d'une grande partie de ce commerce, et si nous avons un surplus quelconque dans l'Alberta, après avoir approvisionné le marché de la Colombie, nous ouvrirons de nouveaux débouchés au Japon et en Chine, où le marché est illimité. Il n'est que juste que vous nous donniez le marché que nous demandons. Nous ne croyons pas qu'il y ait de l'opposition à ce projet lorsque nous aurons attiré votre attention sur cette question, pour la bonne raison qu'il n'y aura pas de concurrence avec les autres provinces anglaises. Nous entrerons en concurrence avec les Etats de l'ouest américain sur les marchés du Japon et de la Chine, et ne serait-ce que pour des raisons patriotiques, vous devriez nous aider dans ce projet. Nous voulons que cet article en particulier soit amendé de telle manière que les cultivateurs et autres qui expédient vers l'Ouest à partir de l'Alberta reçoivent le même traitement quant à la répartition des wagons que celui que l'on donne à ceux qui expédient leur grain vers l'est. Je crois que cela nous sera accordé sans discussion.

Maintenant, si l'on passe à la classification de notre blé d'hiver, comme vous le savez, celle du blé canadien se divise en deux districts d'inspection: celui de l'est couvre toute cette partie du Canada à l'est de Port-Arthur. L'inspection du grain au Manitoba couvre tout le Canada à l'ouest de Port-Arthur, y compris la province de la Colombie-Britannique. Nous avons ici la loi qui pourvoit dans l'article 88 à la classification du grain; puis elle énumère le blé du printemps, le blé d'hiver, le maïs, l'avoine, et autres différentes sortes de grain. Puis nous arrivons à l'article 89 qui dit: "Les classifications suivantes s'appliquent seulement au grain cultivé dans la division du Manitoba et en ce qui concerne les diverses sortes de grain spécifiés, s'appliqueront ainsi à l'exclusion des classifications définies dans l'article 88." C'est-à-dire que cet article exclut la classification du blé d'hiver dans la division d'inspection de l'ouest. On a décrété cela parce que l'on a cru que nous n'avions pas de blé d'hiver dans l'Alberta, mais il n'en est pas ainsi aujourd'hui. Maintenant, nous croyons avoir droit de demander une classification séparée pour notre blé d'hiver. Nous l'avons cultivé, et les comparaisons sont parfois odieuses, mais sans faire de comparaison et sans en faire avec le Manitoba en particulier, nous avons reçu des lettres et des déclarations très flatteuses de Liverpool au sujet de la qualité de notre blé, et je demanderais au Dr McIntyre de vous montrer les échantillons que nous avons. Nous avons du blé qui s'est montré l'égal du blé dur du Manitoba, mais il lui reste encore à se faire connaître, et nous avons demandé, comme M. Motherwell vous l'a dit, qu'on nous accorde une classification spéciale pour ce blé d'hiver, l'appelant le rouge d'Alberta ou blé blanc d'hiver, en le classifiant jusqu'aux qualités inférieures. Je crois que l'opposition que l'on a faite à cette classification, et celle que l'on fera provient du fait que nous nous montrons peut-être un peu égoïstes lorsque nous demandons que l'on emploie le nom d'Alberta. Il suffit de dire que nous n'entrons pas en concurrence avec le Manitoba, la Saskatchewan, ni aucune autre province de l'Ouest. Nous expédions notre blé sur un marché entièrement nouveau, en Chine et au Japon, et nous proposons de l'expédier dans ces pays où il nous faudra établir sa réputation et activer la demande, tant que nous le pourrons. Nous croyons que le nom est très important, et nous croyons aussi que nos gens seront fiers de leur nom, et que le nom de l'Alberta nous serait d'un grand secours pour cela. Mais en même temps, messieurs, vous avez ici, venant d'autres endroits du district de blé d'Alberta, M. Grier, et si les cultivateurs ne sont pas disposés à appuyer le désir que j'ai exprimé, à savoir, l'adoption de ce mot "Alberta", je recommanderais toute ligne de conduite que M. Grier voudrait prendre à ce sujet. Parce que je viens du nord de la province et parce que, dans cette affaire, je consentirais volontiers à ce que l'on donnât la préférence aux idées de M. Grier, mais d'un autre côté, je partage aussi les idées de M. Motherwell, lorsqu'il dit que nous devrions nous unir et travailler ensemble avec harmonie dans un seul et même but.

Maintenant, messieurs, il y a ceci, je crois que nous ne vous demandons aucune faveur; nous demandons tout simplement justice. Dans ces deux requêtes nous ne demandons rien qui soit contraire à vos intérêts, nous voulons tout simplement la reconnaissance de nos droits, rien de plus. Nous aurions cependant une faveur à vous de-

mander, celle d'insister auprès du gouvernement sur la nécessité qu'il y a de nous donner des installations de tête de ligne sur la côte du Pacifique, quelque chose de semblable à ce qu'il y a actuellement à Fort-William. Cela nous fournirait le moyen d'entreprendre un nouveau commerce avec la Chine et le Japon. Nous croyons que le ministère de l'Intérieur et ceux qui exercent l'autorité trouveront que c'est une demande très raisonnable. Ce sera avantageux pour tout les Canadiens, pour toutes les autres provinces et nous ne serons en lutte avec aucun d'entre vous.

J'ai une communication de M. Barker, le secrétaire de notre association des cultivateurs de l'Alberta à Cardston, et je crois qu'il explique très clairement toute cette question. La lecture n'en sera pas bien longue et après j'aurai fini. M. E. M. Barker, de Cardston, écrit :

"Rapport sur l'expédition du grain du district de Cardston dans l'Alberta méridional pour l'année 1905-06—"On peut dire, que l'année 1905, en tant qu'il s'agit de cette localité, a été celle où pour la première fois on a établi un marché aux grains pour le bénéfice des cultivateurs du district. Un grand nombre des colons viennent des Etats-Unis et d'autres de pays étrangers. Les règlements de l'expédition du grain étaient nouveaux pour ces colons, qui durant la saison ne se sont pas familiarisés avec les détails techniques exigés en vertu de la loi du Manitoba concernant les grains et de la loi fédérale de l'inspection. Les informations qui semblent être très embrouillées ne pouvaient être obtenues qu'à de grandes distances et il n'y avait personne dans l'Alberta connaissant les règlements ou pouvant les enseigner aux cultivateurs.

Si l'on en juge par l'expérience des années passées, notre première expérience en ce qui concerne l'expédition du blé, ces lois n'auront pas pour effet de favoriser les intérêts des cultivateurs dans le sud de l'Alberta. D'abord notre récolte principale est celle du blé d'hiver, qui d'après nos renseignements, lorsqu'il est expédié vers l'est n'est pas classifié d'après la classification du Manitoba, mais bien d'après celle du blé d'hiver d'Ontario. Il est prouvé assez clairement que le blé d'hiver de l'Aberta constitue par lui-même une classe à part et que les qualités de ce grain pour la moulure exigent que l'on fixe une classification particulière pour le blé d'hiver de l'Alberta, car alors il sera acheté par ceux qui veulent acheter cette qualité. Le blé d'hiver connu sous le nom "d'Alberta rouge", provient en grande partie des variétés connues sous le nom de "Turkey Red" importées du Kansas. Ce blé s'est amélioré dans l'Alberta méridional, l'on peut prédire en toute sûreté que le blé rouge de l'Alberta atteindra une perfection inconnue jusqu'ici. Ce grain gagne en couleur, en grosseur, en poids et en qualité lorsqu'il est ensemencé dans le sol de l'Alberta. C'est pourquoi, nous croyons avoir droit à une classification séparée afin que les cultivateurs puissent obtenir les meilleurs prix pour leur classe particulière de blé et ainsi trouver un marché pour ce blé rouge, qui, comme nous l'ont dit des experts en Amérique aussi bien qu'en Angleterre, se vendra le plus cher sur le marché. L'offre d'un bon blé rouge dur ne dépasse jamais la demande bien que l'offre du blé blanc puisse la dépasser.

"Aujourd'hui le blé rouge de l'Alberta n'est jamais classifié là au-dessus du n° 1 du nord. Cette classification, en vertu de la loi fédérale, exige un certain pour 100 de "Red Fife", un blé du printemps, et non la variété cultivée sur notre sol. Le blé rouge d'hiver de l'Alberta est un blé dur, mais il est actuellement classifié, à l'est, d'après des classifications faites pour le blé mou, c'est-à-dire que lorsque notre blé est expédié dans l'est il est classifié d'après les étalons d'Ontario, bien classé chez nous comme Northern n° 1 ou blé dur. Le meilleur blé rouge d'hiver de l'Alberta pèsera de 65 à 66 livres le boisseau et devrait grâce à ses qualités propres, avoir droit à une classification à part, il faut qu'il soit mélangé ou on doit le mélanger avec du blé du printemps "Red Fife" afin qu'il soit classifié comme n'importe quel blé dur d'après les étalons du Manitoba. Le blé rouge d'hiver de l'Alberta vendu sur les marchés de Liverpool plus cher même que le n° 1 dur, devrait, nous le croyons, avoir une classification propre et d'après laquelle il serait reconnu sur le marché mondial, et pourrait être acheté par ceux qui le préfèrent, la classification serait bientôt

connue sur le marché mondial, et le cultivateur a droit à son profit dans la production d'un article de première classe.

"Actuellement le seul débouché pour le blé de l'Alberta et censé être l'est. Notre première saison d'exportation du blé, c'est-à-dire, l'année dernière, a été pour nous une année d'étude. Les prix payés par les propriétaires d'élévateurs locaux et autres pour le blé rouge d'hiver de l'Alberta étaient ordinairement d'environ 50 centins par boisseau moins élevés, beaucoup de ce blé étant vendu à moins, bien que ce soit du blé dur et qu'on ne lui reconnaisse pas de supérieur. Il se vend à Fort-William, s'il est classifié comme blé dur, de 80 à 83 centins le boisseau. On donne plusieurs raisons de ces bas prix, la première étant le coût du transport de Cardston à Fort-William qui est de 34 centins par 100 livres. D'après les règlements actuels, le blé qui n'est pas consommé où il est cultivé, doit être expédié vers l'est, car il n'y a pas de législation ou de loi d'inspection pourvoyant à ce qu'on envoie le blé vers l'ouest. Il n'y a pas de loi d'inspection s'appliquant à l'expédition du blé de la province occidentale, de l'Alberta à son marché plus rationnel et plus près ou à son marché possible, encore plus à l'ouest c'est-à-dire en route pour la Chine ou le Japon".

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Y a-t-il quelque chose pouvant empêcher cette expédition vers l'ouest?

R. Nous n'avons pas d'installation de tête de ligne sur la côte du Pacifique et nous n'avons pas le même traitement dans la répartition des wagons. Rapport continué:

"Le surplus du blé dans l'Alberta, d'après les règlements actuels 'doit' aller vers l'est, bien que le voyage soit plus long et les frais de transport presque prohibitifs pour le producteur. Cela étant, les acheteurs de blé dans l'Alberta méridional déduisent le prix du transport jusqu'à Fort-William sur chaque boisseau de blé acheté du cultivateur dans le sud de l'Alberta, que le blé soit moulu sur les lieux ou vendu beaucoup plus cher au cultivateur, qui arrive pour ensemencer. Ainsi, bien que le blé soit coté à Winnipeg, par exemple le Northern n° 1, à 78 centins le boisseau, ou un peu moins cher, environ le tiers de la valeur du blé quand il sort des mains du cultivateur dans l'Alberta méridionale est déduit pour frais de transport à Fort-William, parce que ce blé 'doit' être expédié de ce côté. En réalité pas plus de 200,000 boisseaux n'ont été expédiés vers l'est durant la saison dernière, mais si nous avions une grosse récolte c'est là la route légale. On en est encore à se demander qui a empoché les frais de transport déduits pour le transport jusqu'à Fort-William, et le grain était seulement classifié par des hommes de l'endroit sans aucune surveillance. Avec un inspecteur à Calgary,"——

Nous avons maintenant un inspecteur à Calgary:

"Lethbridge ou Medicine-Hat, et un commerce de blé facile joint à une classification reconnue, pouvant être expédié soit à l'ouest ou à l'est, le cultivateur de l'Alberta pourrait obtenir au moins trente-trois pour 100 de plus. La méthode actuelle ne convient pas à l'Alberta, décourage les cultivateurs, surtout les nouveaux arrivés, et sur quelques lignes d'embranchement, par exemple, celle de Lethbridge à Cardston où le prix de transport du blé est maintenant de 10 cents par 100 livres. Cela éloigne le colon, diminue la valeur des terres, et tient le district dans le *statut quo.* C'est pourquoi les cultivateurs de cette partie de l'Alberta, dont quelques-uns, par exemple, ont pris des homesteads dès 1884, sont ceux qui souffrent le plus des conditions actuelles. Ces hommes, grâce au travail qu'ils ont fait jadis, ont rendu célèbre l'Alberta comme pays producteur de blé d'hiver, n'ont plus maintenant qu'à regarder faire pendant que d'autres récoltent le fruit de leur travail ou de leur esprit d'entreprise comme défricheurs de ce pays. Nous avons besoin d'une classification séparée pour notre blé ainsi que d'un débouché par lequel le cultivateur pourra expédier son blé dans n'importe quelle direction et en retirer le meilleur prix possible, de la manière qui lui conviendra le mieux. Le blé, s'il est expédié à l'étranger, est payé ici et l'argent reste au pays. Il importe peu pour le Canada dans quel pays il va quand il est exporté, plus la route par laquelle il passe est rapprochée plus considérable sont les profits du cultivateur.

ANNEXE No 2

"Une autre raison du bas prix que nous obtenons pour notre blé c'est que les conditions actuelles tendent à créer un monopole en restreignant l'expédition du blé de l'Alberta par un seul débouché, où la classification est faite d'après des procédés qui ne conviennent pas à tout le blé qui passe par ce débouché. Il est probable qu'on n'a pas prévu le dilemme dans lequel nous nous trouvons. L'expédition d'une certaine quantité de blé vers l'ouest et vers l'est aurait aussi pour effet de diminuer le danger de l'encombrement du trafic lorsqu'il y en a une si grande quantité en mouvement en même temps surtout à l'automne.

"Vu les conditions désavantageuses qui existent dans cette partie du pays, le cultivateur est maintenant enclin à renoncer à la culture du blé ou ne s'y livre qu'avec circonspection, le développement ne marchant pas de pair avec celui des autres provinces de l'Ouest ou reste au-dessous de ce que l'on pourrait attendre de la fertilité du pays. Quelques-uns s'occupent encore de l'élevage des bestiaux ou s'en vont, car le fourrage n'est plus aussi abondant et les prix de transport pour les animaux sont très élevés. D'après le système actuel beaucoup de bon blé rouge d'hiver de l'Alberta méridional s'est vendu à 45 centins le boisseau ou même à moins, 51 centins étant à peu près le meilleur prix. Si, par suite de récolte abondantes dans toutes les parties du monde, le prix du blé baissait, et si 50 centins devenait le meilleur prix, dans l'est, le cultivateur de ce district, dans l'impossibilité d'expédier son blé dans l'ouest serait forcé de vendre son blé dur rouge d'hiver n° 1 à 20 ou 22 cents le boisseau et peut-être à un prix encore moins élevé. Les classifications inférieures ne paieraient pas les frais de la culture. De tels prix causeraient un exode du sud de l'Alberta méridional, ou la cessation de la culture du blé avec stagnation dans toutes les branches du commerce, et arrêt dans l'immigration. Les cultivateurs du Dakota peuplent notre pays à l'est d'ici, mais la plupart ignorent encore les conditions qui affectent le commerce de grain. Ceux qui les apprennent avant d'acheter leurs terres s'en vont ailleurs ou retournent aux Etats-Unis. Cette localité ne reçoit pas de nouveaux colons à cause des conditions défavorables et des taux élevés de transport.

"Il semble aux cultivateurs de cette localité que leur blé est inspecté trop loin de l'endroit où il est cultivé et par des procédés qui conviennent à d'autres lieux. Aujourd'hui il n'y a pas de méthode distincte pour classifier le grain qui s'applique au blé d'hiver de l'Alberta, qui est, par la législation actuelle, forcé de prendre une direction unique et par suite, destiné à être classifié par l'inspecteur comme un produit différent de ce qu'il est réellement et d'après un étalon établi pour une province située à deux mille milles de distance. Il y a un mot qui exprime la situation du commerce de blé dans cette partie du sud de l'Alberta, c'est "chaos".

"Le cultivateur n'a pas de classification à obtenir et les propriétaires d'élévateurs sont dans le même embarras. Le même peut être dur quand il est expédié, classifié comme mou plus tard, et ensuite revendu comme du blé dur de l'autre côté de l'Atlantique. Le seul à profiter de ces changements c'est le marchand.

"Le blé récolté dans l'Alberta méridional, en 1905, valait plus dans le nord de l'Alberta qu'à l'endroit où il était cultivé. A Liverpool il a commandé un meilleur prix que partout ailleurs en dehors de l'Alberta, mais si le commerce de blé de l'Alberta était placé sur une base qui lui fut propre et si le blé était expédié vers l'ouest tel que demandé, le cultivateur serait plus indépendant et obtiendrait son propre prix. La culture du blé dans cette localité sans étalon de classification et dans les conditions actuelles ne se développera pas comme elle le devrait. S'il était possible de fonder une halle aux blés à Calgary pour le blé de l'Alberta, il en résulterait beaucoup plus de profits pour le cultivateur. Un wagon de blé, si des règlements étaient faits pour convenir aux conditions locales, pourrait alors être commandé de l'est ou de l'ouest. Aujourd'hui une commande d'un wagon par l'est passe avant celle de l'ouest. Quand notre blé arrive dans un élévateur de tête de ligne, c'est-à-dire à l'est "nous sommes assurés qu'il est correctement classifié", c'est-à-dire que le blé d'hiver dur est classifié comme du blé d'hiver (mou) d'Ontario.

"M. Campbell, gérant de la "Dowelling Milling Company," de Liverpool a payé 4 centins de plus que le prix du n° 1 du nord pour le blé d'hiver rouge de l'Alberta, c'est-à-dire 1 centin de plus que le n° 1 dur, bien que la majeure partie du blé d'hiver qui passait par l'est fut classifié comme du blé mou d'Ontario, le cultivateur perdait la différence, le marchand qui l'achetait à bon marché, on le suppose, retirait le meilleur prix de l'acheteur de Liverpool. Les prix locaux pour les classifications du blé de l'Alberta que nous donnaient les moulins de Calgary, le 15 mai, 1905, étaient pour le bon "Turkey Red", 75 centins le boisseau",—c'est celui que nous voulons appeler "Rouge de l'Alberta." Blé du printemps Northern n° 1, 60 centins ; n° 2 idem, 58 centins ; n° 1 blanc, 54 centins ; n° 2 blanc, 52 centins. D'après cette proportion, le meilleur blé rouge d'hiver expédié d'ici pour être classifié à Fort-William, d'après notre manière de voir, vaudrait 22 centins par boisseau de moins qu'à Calgary avec en plus les frais de transport à déduire.

"La loi qui est censé établir la classification de notre blé est la loi fédérale d'inspection n'ayant pas de stipulations pour le blé dur d'hiver. L'article 88 est censé s'appliquer à nos conditions, mais s'applique entièrement au Manitoba. Les inspecteurs dans le Manitoba verraient avec plaisir un changement qui donnerait une classification à part pour les blés de l'Alberta et sont au courant du regrettable état de choses qui existe. Si l'on établissait un élévateur de tête de ligne à Vancouver ce serait une excellente affaire pour les cultivateur de l'Alberta. Cela leur permettrait d'expédier leur grain vers l'est ou vers l'ouest. Et pour perfectionner d'avantage le système, des classifications pour le blé de l'Alberta devaient être établies afin que lorsque le blé aura été inspecté il pourra être expédié soit vers l'est soit vers l'ouest, la même classification étant en vigueur dans les deux directions ou dans le monde entier. Le cultivateur pourra alors expédier son grain où il le voudra, avec la chance d'éviter les monopoles, et il en retirerait un meilleur prix, la différence du prix dans "une saison influant énormément sur la prospérité du pays. Aujourd'hui le cultivateur de l'Alberta est victime de l'incertitude des conditions ; il n'a aucune base solide sur laquelle il puisse s'appuyer et aucun étalon pour se guider. Les lois aujourd'hui en vigueur qui régissent l'inspection or l'expédition du blé de l'Alberta ne protègent pas le cultivateur. Une très petite étendue est en culture en comparaison des terres disponibles. Si la culture du blé augmente, l'injustice dont souffre le cultivateur de l'Alberta dans les conditions actuelles se multipliera avec chaque nouvelle mise en culture, et elle attendra des propositions énormes, ou si l'on n'apporte pas un changement à ces conditions le developpement général de la province sera sérieusement entravé. Le blé dans l'Alberta est inspecté et classifié par l'acheteur, qui paie le prix qu'il veut, le cultivateur prend ce qu'il peut obtenir.

(Signé) E. N. BARKER,
"Secrétaire-trésorier, de l'association des Cultivateur de l'Alberta, succursale du district de Cardston."

Il ne reste plus qu'un document que j'aurais aimé à vous lire, c'est une lettre tendant à démontrer que nous avons de grandes perspectives en Orient pour le développement d'un nouveau commerce. C'est une lettre écrite au ministère de l'Agriculture à Edmonton, par l'agent commercial fédéral à Yokohama, Japon.

AGENCE COMMERCIALE DU GOUVERNEMENT CANADIEN.
N° 15 BUND, CHAMBRE B.
YOKOHAMA, 19 avril 1906.

CHER MONSIEUR,—L'avenir du commerce canadien de farine en tant qu'il s'agit du marché japonais et même du marché de tout l'Orient, doit reposer en grande partie sur votre province, avec ce qu'on peut produire dans la Colombie-Britannique. Dans les circonstances actuelles je ne m'attends pas à ce que l'on puisse faire commerce considérable de produits hors du pays situé à l'est du vôtre vers Winnipeg, vu que la

tendance du trafic de cette partie du pays serait vers l'Atlantique et naturellement l'Est du Canada et les Etats de l'est.

Nous avons beaucoup entendu parler du succès de la culture du blé d'automne dans notre province, et nous avons eu des estimations beaucoup plus considérables en ce qui concerne la récolte probable de cette année.

M. Kerr, de la "Calgary Milling Co.", et autres intéressés, sont venus ici se renseigner sur notre commerce et sur celui de la Chine, et sont repartis afin de prendre des mesures pour développer considérablement ici le commerce de la farine de l'Alberta. Lorsqu'ils sont retournés chez eux ils paraissaient très confiants, et il est à espérer que leurs prévisions seront plus que réalisées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre dévoué serviteur,
(Signé) A. MacLEAN.

Par M. Lewis :

Q. Vous avez là une qualité de blé que vous croyez être la meilleure du monde, n'est-ce pas?

R. Nous le croyons, mais je n'aimerais pas à venir déclarer cela à Ottawa.

Q. Ne vaudrait-il pas mieux l'appeler le Blanc du Canada, au lieu de Blanc de l'Alberta? Ce serait une réclame pour tout le pays. Je veux tout simplement connaître votre opinion à ce sujet?

R. Je crois que cette recommandation est très juste, mais je suis venu ici pour représenter l'Association des cultivateurs de l'Alberta, et c'était ma ferme conviction que nous devrions avoir le mot Alberta inséré ici. Mais, lorsque je suis arrivé à Ottawa et que j'ai vu les représentants venus de toutes les parties du Canada, j'ai dû reconnaître la force de l'argument. Cependant il me semble que je fais là une concession.

Q. Il y a un passage dans cette lettre qui me suggère une question. Ce monsieur à Yokohama parle du blé canadien, il ne parle pas de celui de l'Alberta ni de celui d'aucune autre province du Dominion.

R. Il attendait un approvisionnement de blé et de farine de notre province, c'est le seul fait important.

Q. Oui, c'est un fait important, mais il parle du blé canadien?

R. Oui.

Q. Nous représentons ici tout le Canada.

Après avoir lu la copie ci-dessus de mon témoignage, je la trouve exacte.

JOSHUA FLETCHER,
Délégué de l'Association des cultivateurs de l'Alberta.

M. D. J. Grier, MacLeod, sud de l'Alberta, fut appelé et interrogé comme suit:—

J'ai très peu de choses à déclarer au comité, parce que la majeure partie des faits a été très bien expliquée, et je ne vous retiendrai pas longtemps. Sans doute les conditions de la vente du blé d'hiver dans l'Alberta, l'année dernière, n'ont pas été très bonnes, parce que si l'on prend le Northern n° 1 comme base de classification, ce qui est la classification pour le blé de printemps, le cultivateur en vendant son blé rouge d'hiver était forcé de le vendre de 2 à 4 cents de moins par boisseau que le prix du Northern n° 1, bien qu'on prétende, et je crois qu'on a raison, qu'il est supérieur au Northern n° 1. Naturellement, il est classifié par les propriétaires d'élévateurs et ce

sont eux qui l'achètent. Celui qui le cultive sur une grande échelle et peut l'expédier par wagons évite cela, mais le cultivateur de cette région se plaint de ce que son blé n'est pas classifié équitabement et il voudrait qu'il fut dans une classe à part comme blé d'hiver. Hier soir, je causais de cela avec M. Horn. Naturellement, il est classifié comme rouge d'hiver n° 1 et rouge d'hiver n° 2. Puis je vois au sujet du blanc qu'il n'y a qu'une classification supplémentaire pour le blanc, "l'Extra White", et le blanc 1 et 2. Mais cet "Alberta Redfi" comme nous l'appelons dans cette région est connu dans toute l'Alberta sous le nom de Rouge de l'Alberta, et je ne vois aucune raison pour qu'on change ce nom maintenant, j'insiste sur ce point. Nous croyons qu'il devrait être dans une classe à part. Même les minotiers dans l'Alberta reconnaissent maintenant la valeur de ce blé.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Expédiez-vous beaucoup de farine à la Colombie-Britannique ?

R. Oui, les minotiers de l'Alberta expédient beaucoup de farine, des minotiers de Calgary, et l'année dernière une grande quantité de ce blé a été moulu par ces minoteries de l'Alberta. On en a expédié 200,000 boisseaux, ou à peu près, 215 wagons vers l'est, sur 700,000 boisseaux récoltés. 200,000 seulement ont été expédiés, et le reste a été moulu ou vendu pour la semence. Naturellement, les gens de Cardston sont apparemment dans une mauvaise position, ils vendent leur blé beaucoup moins cher que tous les autres cultivateurs de l'Alberta, à cause de leur mauvais service de chemin de fer ; vous entendez les cultivateurs de Cardston se plaindre qu'ils payent 10 centins les 100 livres pour transporter leur blé à 66 milles.

Q. Quel chemin de fer se rend à Cardston ?

R. Celui de la "Alberta Irrigation Company". C'est un chemin de fer subventionné par le gouvernement fédéral, un chemin de fer de colonisation, et il me semble que le cultivateur qui est obligé de donner 10 centins les 100 livres pour expédier son grain à 66 milles paye beaucoup trop cher.

Par M. Lewis :

Q. La superficie en culture est-elle plus élevée cette année ?

R. Oui, elle augmente considérablement et le blé d'automne sera semé en très grande quantité surtout dans l'Alberta méridional. Les charrues à vapeur ont commencé le labour un peu partout dans la campagne.

Q. Il y a un rapport qui dit que le blé d'automne a été presque entièrement détruit par les pluies. Quelle est votre opinion ?

R. Non, il n'a pas été détruit par le manque d'humidité, mais il y a eu beaucoup de blé d'automne d'endommagé ; cependant c'est la belle température du mois de février qui l'a détérioré. Nous avons eu un très beau temps durant février alors que le thermomètre à monté jusqu'à 80, et le blé d'automne et toute la végétation ont commencé à pousser. Peu après nous avons eu une période de froid assez intense accompagnée d'un peu de neige et les délicates tiges du blé d'automne ont gelé.

Q. Toute la récolte a-t-elle été détruite ?

R. Rien qu'une partie, probablement, il est difficile de le dire ; environ 30 pour 100; dans certaines parties du pays où il y eu assez de neige pour la protéger, la récolte n'a pas été endommagée.

Q. Cette récolte sera t-elle perdue ?

R. Non, on ensemença immédiatement avec du blé du printemps les champs où la récolte avait été détruite. Par exemple, ceux qui en avaient récolté l'année dernière, ont semé immédiatement du blé d'automne, sur le même terrain en plein chaume sans labourer et ces gens vont avoir une bonne récolte cette année parce que le chaume a protégé leur blé, car la neige en s'y introduisant à empêché leur récolte de geler.

Q. Alors leurs pertes ne seront pas considérables ?

R. Non.

Par M. Herron :

Q. Ce qui reviendra probablement à 50 pour 100 de blé d'automne qui a été hersé ou semé sur le chaume sans labourer ?

R. Non. Naturellement, je ne crois pas que les cultivateurs expédiant vers l'ouest puissent avoir les mêmes facilités qu'ils ont pour faire l'expédition vers l'est.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Cela n'arrivera-t-il pas avec le temps et avec le développement futur du pays?

R. Oui, je le pense. Si aujourd'hui, quelqu'un voulait expédier dans la Colombie-Britannique je suppose qu'il le pourrait.

Q. Ne serait-il pas profitable de le moudre et de l'expédier?

R. Je suppose que c'est la manière qui sera la plus en vogue. Nous n'avons pas en réalité de fortes raisons de nous plaindre, sauf que nous aimerions à voir notre blé classifié un peu différemment de ce qu'il l'est actuellement. Si je comprends bien il est classifié d'après le blé d'hiver d'Ontario, je ne crois pas qu'il soit du tout dans cette catégorie. Je crois qu'il est certainement dans une classe à part, et je crois aussi qu'il devrait y être. Je ne pense pas avoir autre chose à dire.

Par le Président :

Q. Les fermiers de l'Alberta méridional ne vont-ils pas, vu leur expérience récente, cesser de cultiver le blé d'hiver d'Ontario pour s'occuper uniquement du Rouge de l'Alberta?

R. Le Rouge de l'Alberta est celui qu'ils cultivent presque tous. Ils récoltent aussi le blé blanc, et je crois qu'il est beaucoup plus dur que ce blé d'Ontario.

Q. Une conversation que j'ai eue l'année dernière avec un cultivateur du sud de l'Alberta m'avait suggéré cette question.

R. Oui, sans doute, je m'attends à ce quelques cultivateurs continuent à cultiver du blé d'Ontario. Ce sera à eux de décider lequel des deux blés d'hiver est le meilleur. La majorité semble se livrer à la culture du blé.

Par M. Fisher :

Q. Puis-je vous demander si l'on a cultivé une certaine quantité de blé d'hiver dans le nord de l'Alberta et à quelle distance environ au nord?

R. L'année dernière, 689,000 boisseaux de blé d'hiver ont été cultivés dans l'Alberta, dont 40,000 au nord de Red-Deer et 600,000 au sud de la rivière de ce nom.

Q. Combien au sud de Calgary?

R. Un très gros pour 100 de cela.

Q. Je croyais que la majeure partie avait été récoltée au sud de Calgary?

R. Oui, soixante-quinze pour 100 a été récolté au sud de Calgary.

Par M. Lewis :

Q. Avez-vous une idée de ce que sera la récolte cette année, d'après ce qui a été semé?

R. Non, la moyenne a été augmentée, mais de combien je l'ignore. Il serait très difficile de donner une estimation—le pays est à se peupler—à moins de le parcourir.

Q. Quelle est votre opinion au sujet du mot "plump" dans la description du n° 1 dur?

R. Je ne tiens pas à donner mon opinion. Je crois que ce sujet a été longuement discuté par des hommes possédant probablement plus d'expérience que moi en ce qui concerne l'expédition du blé, et je ne crois pas que mon opinion puisse avoir quelqu'importance.

Par M. Fisher :

Q. Vous vous attendez à ce que votre blé d'hiver de l'Alberta soit expédié vers l'ouest plutôt que vers l'est?

R. Je suis porté à croire que la majeure partie prenne la route de l'ouest. Cette route est la plus courte et c'est là son marché naturel.

Q. En a-t-on expédié vers l'ouest cette année?

R. Oui.

Q. Dans la Colombie-Britannique?

R. Oui, on en expédie depuis trois ans.

Q. Le marché de la Colombie-Britannique est-il passablement avantageux pour ce blé?

R. Oui, il y a le commerce des minotiers.

Q. Savez-vous si on a exporté à l'ouest à travers le Pacifique?

R. Non, je ne le crois pas.

Q. Y a-t-il des moulins dans le sud de l'Alberta pour la mouture?

R. Oui.

Par le président :

Q. A quels endroits?

R. Il y en a un à Raymond, un à Cardston, un à Claresholm, et il y en aura un cet été à Macleod; on est actuellement à prendre des mesures pour cela.

Q. Les moulins de Calgary ont-t-ils été agrandis ?

R. Oui, on est à construire là un nouveau moulin d'une capacité de 1,000 barils.

Par l'honorable Fisher

Q. Avez-vous entendu parler de la qualité de la farine?

R. Oui. Les moulins de cet endroit font une très bonne farine.

Q. C'est une farine forte, tout comme la farine du Northern n° 1?

R. Les marchands de cet endroit vendent cette farine, et les consommateurs disent qu'il n'y en a pas de meilleure sur le marché.

Le témoin est renvoyé.

Le comité s'ajourne.

Après avoir lu la copie ci-dessus de mon témoignage je la trouve exacte.

DAVID GRIER.

CHAMBRE DES COMMUNES.
SALLE DE COMITÉ N° 34,
JEUDI, 14 juin 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni, ici, aujourd'hui, à 10 heures a.m., sous la présidence de M. Mackenzie.

M. J. D. FLAVELLE, un délégué du conseil de l'association fédérale des minotiers (Dominion Millers's Association) est appelé et parle au comité en ces termes :

Monsieur le Président, messieurs, avant de faire des remarques quelconques sur les sujets dont je vais m'occuper aujourd'hui, je désire donner une explication personnelle au sujet des minotiers d'Ontario. Une fausse impression semble prévaloir chez les députés du Nord-Ouest à l'effet que les minotiers viennent ici disposés à

prendre une attitude hostile aux intérêts des cultivateurs du Nord-Ouest. Je crois que l'on a supposé cela. Cette impression est absolument erronée. D'abord, nous considérons que nos intérêts sont absolument identiques dans nos relations avec le producteur et le consommateur et que nous bénéficierons également des profits qu'ils retireront. Et, bien que parfois nous différions d'opinions sur les moyens à prendre pour protéger nos intérêts, nous ne sommes pas ici pour combattre les fermiers du Manitoba. Parce que, de fait, à l'exception d'un article, c'est notre intention d'appuyer toutes les recommandations et requêtes qu'ils ont faites. Le seul point sur lequel nous différons d'opinion avec eux c'est celui de la réduction du pour 100 de la quantité du blé dur Fife du Manitoba dans la classification du n° 1 dur.

Je crois que nous devons avoir assez d'esprit public, dans toute l'étendue du Dominion—quels que puissent être nos intérêts particuliers, pour ne pas considérer cette question au point de vue personnel, mais plutôt au point de vue national. Ce blé dur du Manitoba, constitue pour nous un actif considérable, et sa bonne renommée sur le commerce mondial est une chose trop importante pour qu'on la considère uniquement au point de vue local. Avant la loi de 1889, la présente loi d'inspection, nous changions de classifications tous les ans. Nous avons maintenant un étalon fixe d'après lequel l'inspecteur en chef fait l'inspection du blé. Cependant, avant cette époque, cet étalon variait chaque année suivant la récolte. Il a été jugé sage d'augmenter la quantité du blé dur Fife dans la classification et de defendre tout mélange ou traitement du blé pour rehausser sa classification après qu'il a été inspecté à Winnipeg. Nous étions absolument de cet avis à cette époque et nous le sommes encore. Nous savons que les messieurs qui ont donné ici leur opinion très impartiale et très loyale ont absolument raison. Nous croyons qu'ils ont très bien plaidé leur cause pour qu'on élimine le mot "plumb". Nous sommes prêts à admettre que si le blé pèse le poid requis, la question de savoir s'il est charnu ou non a très peu d'importance pour le minotier. Bien que nous puissions en retirer plus de profits vu si le blé pèse le poids requis, la question de savoir s'il est charnu ou non a très peu la grosseur du blé peut avoir une tendance a en diminuer la force. Nous consentons, donc à ce que le mot "plump" soit éliminé. S'il y a une augmentation dans la quantité de la classification du n° 1 dur nous en retirerons autant de bénéfices que les cultivateurs du Nord-Ouest. Nous reconnaissons aussi que la classification de l'extra n° 1 dur devrait être retranchée, parce que depuis plusieurs années on n'a pas trouvé de blé entrant dans cette catégorie, et ainsi elle est devenue virtuellement lettre-morte. C'est seulement une classification nominale et on devrait l'abolir. En ce qui concerne notre divergence d'opinion avec eux, je crois que le comité reconnaîtra qu'ils n'ont pas donné de bonnes raisons pour obtenir cette réduction de 5 pour 100. Il y a six ans qu'elle est en vigueur—Six récoltes ont été classifiées d'après ces étalons, et il n'y en a en vérité qu'une seule au sujet de laquelle il y a quelque divergence d'opinion et c'est la récolte qui pousse actuellement. Prenez les récoltes de 1900 et 1901, et aucune plainte n'a été faite—il y avait un gros pour 100 de dur n° 1. En 1902, sur une récolte de vingt-trois millions de boisseaux on a la preuve qu'il y avait trente-huit pour 100 de dur n° 1. En 1906, vu les conditions climatériques, cette saison ayant été très humide—à moins que l'étalon n'eut été reduit même à moins de soixante dix pour 100 l'on n'aurait eu virtuellement à offrir aucun blé de cette catégorie. C'est pourquoi la saison de 1903 est éliminée en tant qu'il s'agit du changement qu'ils suggèrent. Le même raisonnement s'applique à 1904. A cause de la rouille, on n'aurait pas eu de blé n° 1—ce n'était pas une question de 70 ou 75 pour 100. Ainsi, il ne s'agit que de la récolte de 1905. Il m'a semblé que les messieurs dont les idées sont opposées aux miennes représentaient tout simplement les plaintes des cultivateurs qui se découragent parce que depuis trois ans ils n'ont pas eu de n° 1 dur. Il m'a semblé, bien qu'ils plaidassent leur cause, qu'ils n'insistaient pas beaucoup, et je crois qu'ils ne savaient pas au juste si elle était sage ou non. Je ne crois pas qu'il serait sage d'amoindrir la valeur de notre étalon pour la seul raison qu'une année a été mauvaise. Vous assurer certainement. Avant de l'amoindrir vous de-

viez certainement vous assurer que vous ne couvrez aucun risque. Je crois que tous les représentants et tous les cultivateurs admettront que plus la classification sera élevée plus vous produirez une qualité supérieure de blé pour les fins commerciales plus le pays en profitera. En réalité, cette loi d'inspection de 1899 a placé le Canada au premier rang comme pays cultivant le meilleur blé du monde pour la minoterie. Et je crois que vous admettrez que si vous pouvez recueillir une proportion suffisamment considérable de blé appartenant à la classification qui nous a valu cette bonne renommée ce sera un avantage pour le pays. Les minotiers aussi en retireront certainement plus de profit . Maintenant, M. Miller, en donnant son témoignage, a exprimé une crainte que j'ai mentionnée. Il a parlé d'affaire qui indiqueraient qu'il n'est pas nécessaire de faire cette réduction. Il a plaidé cette cause plus éloquemment même que nous, minotiers, aurions pu le faire. Il a admis qu'il n'y a pas de raison pour que la terre qui donnait du dur n° 1 en 1902 et auparavant ne donne pas encore le même blé dans les mêmes conditions climatériques. Nous avons aussi la preuve que la lande ou même la terre neuve qui n'était pas la lande devait plutôt produire du blé tacheté, le blé le plus mou que les minotiers ne veulent pas acheter. Il y a aussi une chose qu'on n'a pas mentionnée—bien qu'elle soit excessivement importante—c'est que les cultivateurs ne sont pas assez particuliers au sujet de leur grain de semence. Ils ne se sont pas occupés si le blé était pur et d'assez bonne qualité pour produire du n° 1 dur dans les conditions climatériques ou la récolte doit pousser. Les représentants du Nord-Ouest ont aussi fait cette déclaration—et je crois qu'elle peut être corroborrée par les faits—que la quantité du n° 1 dur, même l'année dernière, aurait de beaucoup augmenté et que la qualité du blé aurait peut-être été telle que celle exigée par les minotiers, se serait vendu plus cher, et aurait rapporté de bons profits si les propriétaires d'élévateurs intérieurs et de ceux où l'on fait le mélange à Winnipeg leur avaient donné pleine et entière justice.

Q. Dois-je comprendre que la proportion du blé dur n° 1, en 1905, était de 1.01 pour 100?

R. Oui, c'est ce qui a eu lieu. Mais la proportion aurait été augmentée si les cultivateurs avaient choisi leur grain de semence avec plus de soin, s'il n'y avait pas eu autant de terre neuve et si les propriétaires d'élévateurs eussent été plus justes envers les cultivateurs. C'est pourquoi, je ne crois pas que la preuve faite devant le comité puisse l'autoriser à diminuer la qualité de la classification en se basant sur ce qui s'est passé l'année dernière.

Par M. Fisher :

Q. Vous dites que les propriétaires d'élévateurs n'ont pas donné justice aux fermiers. Qu'ont-ils fait?

R. Il est clairement prouvé, leurs représentants me l'ont dit, que même lorsque les fermiers leur vendaient du blé qui pouvait être classifié comme du n° 1 dur, ils le payaient le prix du Northern n° 1. On nous a dit que ce sont surtout les propriétaires d'élévateurs où l'on fait le mélange qui sont coupables. On nous a dit aussi qu'ils retirent des bénéfices à le mélanger avec d'autres blés de qualité inférieure et qu'il expédient comme Northern n° 1.

Q. Faisait-on cela délibérément, pour réhausser la classification, ou par négligence?

R. Je crois que c'était délibérément, afin de réhausser la qualité de leur blé. Je ne le sais pas de source certaine.

Par M. Crawford :

Q. Il ne peut y avoir de doute à ce sujet?

R. Non. Nous savons tous qu'il y a toujours de l'égoïsme lorsqu'il s'agit des intérêts personnels. J'approuve absolument la requête faite par M. Motherwell lorsqu'il demande la nomination d'une commission pour s'enquérir à ce sujet. Depuis trois ans le blé dur n° 1 nous a causé des déceptions. Ces messieurs veulent se tirer d'affaires avec le moins de difficultés possible, et ils croient qu'en diminuant la qualité de la clas-

sification ils arriveront à leur but. Mais il doit être évident pour tous, qu'en diminuant la valeur de la classification, quoique qu'on puisse en bénéficier pendant quelques mois, le marché se pliera aux nouvelles conditions et personne n'en profitera, tandis qu'au point de vue national nous subirons de très grandes pertes. Aussi je ne crois pas affaiblir mon argument en disant qu'en tant qu'il s'agit des minotiers, cela nous ferait du tort. Je parle au nom des minotiers d'Ontario, des petits minotiers en général et aussi de ceux de la Grande-Bretagne et autres pays où l'on emploie le n° 1 dur.

Par M. Sproule :

Q. Pouvez-vous donner la quantité de blé du Nord-Ouest employée par les minotiers d'Ontario l'année dernière ou n'importe quelle année précédente?

R. Je ne saurais parler que de ma maison. Nous avons acheté, l'année dernière, un demi-million de boisseaux. Je crois que nous ne sommes pas les plus petits consommateurs. Je n'ai pas d'idée de la quantité exacte achetée par les autres. Je sais que la quantité va en augmentant. Les minotiers sont forcés de prendre cette attitude parce que les cultivateurs s'abstiennent de cultiver du blé mou, et en outre les clients demandent de la farine faite avec du blé dur.

Par M. Fisher :

Q. On ne s'en sert que pour le mélange?

R. Non, nous le moulons pur. Nous sommes en concurrence avec la Cie Ogilvie et celle du Lac des Bois. Et c'est à cause de cela que nous nous trouvons dans une position inférieure à la leur, car grâce à leurs lignes d'élévateurs dans l'Ouest ils peuvent se procurer le blé de la classification qu'ils désirent, tandis que nous, dans nos achats de blé dur n° 1 nous sommes à la merci des élévateurs de Fort-William. Nous moulons la meilleure qualité de blé qui se puisse obtenir. Si nous pouvons nous procurer du n° 1 dur nous le moulons, si non, nous prenons le blé dont la qualité est la meilleure après celle de ce blé.

Q. Ne se sert-on pas d'une grande quantité de blé du Nord-Ouest pour le mélanger avec le blé d'Ontario?

R. Oui, un grand nombre de minotiers font ce qu'ils appellent de la farine mélangée, et un grand nombre de boulangers apprennent de plus en plus à mélanger eux-mêmes leur farine et préfèrent le faire. Quelquefois le blé du Manitoba est moulu, puis mélangé avec du blé pur d'Ontario. Cela nous affecte particulièrement et cela affecte aussi les minotiers de l'Est. Si ma prétention est exacte, si l'on pouvait se procurer en grande quantité du blé dur n° 1, vous pourriez faire n'importe quels règlements pour la mouture et pour la vente. Les plus grands minotiers de l'Ouest possédant eux-mêmes des élévateurs et achetant directement, vos classifications ne leur font pas grand'chose car ils ne sont pas obligés de s'y conformer. Ils peuvent mélanger le blé dans leurs propres réservoirs et ils en élèvent la classification comme ils l'entendent. Mais nous, nous devons compter uniquement sur ce que nous recevons des propriétaires d'élévateurs, et il est important que nous n'ayons pas une classification inférieure à celle que ces gens de l'Ouest peuvent se procurer. Il n'y a pas de doute, que les gens de l'Ouest ont droit aux avantages que leur donne leur organisation plus considérable, et s'ils peuvent se procurer un approvisionnement régulier de blé meilleur que celui que nous pouvons obtenir, ils sont en position de faire une meilleure farine que la nôtre ou que celle faite par les minotiers de la mère-patrie.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Voulez-vous dire que ces propriétaires d'élévateurs dans l'Ouest ne sont pas obligés de faire inspecter leur blé à Winnipeg?

R. Ils peuvent le faire inspecter et le mettre dans un réservoir spécial, et de cette manière le rehausser autant que la récolte le leur permettra. Nous avons été virtuellement dans cette position pendant trois ans, parce qu'ils n'ont pu se procurer du dur n° 1.

Q. Achètent-ils directement des cultivateurs?

R. Oui. Nous achetons après l'inspection. C'est pour cela que nous désirons ardemment que la commission maintienne la classification élevée et, si c'est possible, qu'elle empêche le mélange à Winnipeg et à Saint-Boniface avant que les intérêts impliqués dans cette entreprise deviennent trop considérables. Nous croyons que les intérêts des cultivateurs et ceux du minotiers sont absolument identiques. J'aimerais aussi à toucher un point soulevé par quelques-uns des messieurs du Nord-Ouest. Je crois qu'il n'est pas compris dans la loi d'inspection elle-même, mais il peut être changé par arrêté de l'exécutif, et ainsi, si notre position est juste, il ne devrait pas y avoir de retard à ce sujet. M. Horn, en faisant l'inspection, fait avec beaucoup de raison une certaine déduction pour le nettoyage du blé, c'est-à-dire, qu'il l'envoie à Fort-William pour l'y faire nettoyer, en faisant une certaine déduction pour le nettoyage. D'après le témoignage de M. McCuaig et autres messieurs, il paraîtrait qu'il y a lieu de croire que le grain n'est pas nettoyé à l'élévateur de tête de ligne à Fort-William. Des ordres précis devraient être donnés pour que ce blé soit placé dans un réservoir pour le nettoyer, et tout le blé mis dans ce réservoir devrait être nettoyé. Cependant la preuve faite par ces messieurs tend à démontrer qu'on ne fait pas cela, et, pour ma part, je crois qu'on ne le fait pas, pour la bonne raison que le blé que nous recevons du Nord-Ouest est sale. Cela se fait au détriment du cultivateur du Nord-Ouest. Lorsque le grain est expédié avec le certificat de M. Horn, et qu'il arrive en Europe, s'il n'est pas très propre, il en résulte que la renommée de notre grain en souffre et il se vend moins cher. En même temps le fermier qui a récolté ce blé a été assujetti à une déduction pour le nettoyage, et le seul à en profiter est le propriétaire de l'élévateur de tête de ligne qui a vendu ce grain comme du grain nettoyé.

Par M. Fisher :

Q. Dois-je comprendre que vous dites que le grain est vendu avec l'entente qu'il doit être nettoyé à Fort-William, et qu'il ne l'est pas?

R. C'est ma prétention.

Par M. Sproule :

Q. Ne pourriez-vous pas remédier à cela en les forçant à émettre un certificat à l'effet qu'il a été nettoyé?

R. On pourrait faire cela. Ce n'est là qu'une question de détail. C'est un des sujets sur lesquels nous sommes d'accord avec les représentants des cultivateurs du Nord-Ouest.

Par M. Fisher :

Q. Je crois que cela devrait faire l'objet d'un arrêté de l'exécutif?

R. C'est mon opinion. Il n'y a rien dans la loi d'inspection, je crois, pour empêcher cela.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Vous dites que parfois le grain nous est expédié de l'élévateur de tête de ligne, après avoir été inspecté, dans un état qui indique qu'il n'a pas été nettoyé?

R. Oui. Ce n'est pas jeter le blâme sur M. Horn, parce qu'il le passe, sujet à une déduction.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Si j'ai bien compris, M. Horn a déclaré qu'il le surveille à bord du bateau?

R. Je ne sache pas qu'il le fasse .

Q. C'est-à-dire que son représentant le fait?

R. Alors, son système n'est pas aussi bon que si on inspectait de nouveau avant de le mettre dans le réservoir général. L'inspection qui a lieu lors du chargement à bord du navire est nécessairement superficielle. Maintenant, si j'ai été assez clair, j'a-

bandonnerai la question du pour 100 du blé dur du Manitoba pour m'occuper du blé de l'Alberta.

Par M. Staples :

Q. Avant que vous abordiez cette question, j'aimerais à vous demander pourquoi s'il y a une si grande différence entre le Northern n° 2 et n° 3, surtout au commencement de la saison?

R. Pour ma part, je ne crois pas que l'écart soit assez considérable. Je préfère le n° 1, nonobstant cet écart.

Q. Cependant si l'on en juge par le bulletin de la station agronomique, la valeur commerciale n'a pas démontré qu'il dut y avoir un pareil écart?

R. Bien, je ne veux pas brûler les cartouches de quelques-uns des messieurs qui me suivront. Mais, à mon avis, c'est le Northern n° 1 que nous préférons.

Q. Bien, abordons la question suivante : Au commencement de la saison, l'année dernière, par exemple, la différence entre le Northern n° 2 et le n° 3 était de 8 centins.

R. Je crois que M. Staples a l'intention de répondre à cette question. M. Staples a montré, avant hier, un échantillon de blé dans un local en verre, et il paraissait surpris que nous le considérions seulement comme du Northern n° 3. Je me suis enquis et j'en ai parlé au Dr Saunders. Ils provient du blé Red Fife. C'est comme un honnête homme qui devient malhonnête. D'ordinaire je préfère à ce blé, pour les fins de minoteries, le Northern n° 3. Il est semblable à notre blé du printemps d'Ontario, que presque tous les minotiers de notre région moulent, bien que le nôtre soit du blé de printemps de notre région. Nous ne le moulons pas, mais quand nous l'achetons c'est pour l'exporter. Son enveloppe est dure, sa couleur n'est pas belle et il n'est pas fort. Le Dr Saunders me dit que je suis dans le vrai quant aux qualités de l'échantillon de M. Staples pour les fins de la minoterie, qu'il l'avait comparé au dur Fife, qu'il lui avait trouvé moins de gluten, et que d'après lui ce n'était pas un bon blé pour les fins de la minoterie. Il dit qu'il était tiré de grain dur n° 1, semé sur une lande, près de Neepawa. Je crois que M. Horn aurait été justifiable de le rejeter.

Maintenant, quant au blé de l'Alberta, je suis surpris de voir que M. Horn ait déclaré que la qualité du blé rouge de l'Alberta n° 1 inspecté provenait seulement de cinquante wagons, et j'ai été également étonné de constater que le moulin que je représente avait moulu les deux cinquièmes du blé n° 1. Nous avons moulu 20,000 boisseaux de blé rouge d'Alberta Kansas Turkey n° 1, et je déclare sans aucune hésitation devant ces messieurs de l'Alberta que c'est un excellent blé. Il a autant de gluten que le blé dur du Manitoba. C'est un bon blé pour les fins de la minoterie. Je n'ai rien à dire quant à la classification qu'on devrait lui donner, mais j'indiquerai un danger qui semble menacer les cultivateurs: ils ne peuvent cultiver du blé mou et en faire du blé dur. Le blé dur est dans une classe à part et on devrait l'y maintenir. Si l'on fait une classification d'un autre blé, l'identité de ce blé devrait être conservée avec autant de soin que l'a été l'identité du blé Red Fyfe du Manitoba. Maintenant, je ne veux pas vous retenir plus longtemps, mais je serais enchanté de répondre à n'importe quelles questions.

Par M. Crawford :

Q. Vous vous servez du mot " Turkey Red "

R. C'est un nom donné par les gens du Kansas.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Ce n'est pas le même blé que le blé d'automne d'Ontario?

R. Non, c'est un blé très dur, et cette saison il pèse en moyenne 64 livres le boisseau mesuré.

Q. Il n'est pas cultivé dans Ontario.

R. En petite quantité jusqu'à présent. Nous en avons importé un wagon du Kansas et nous l'avons donné pour qu'il soit cultivé. Il a résisté à l'hiver aussi bien

que le nôtre. Nous l'avions importé parce que nous croyions que ce serait un bon blé pour les fins de la minoterie. Nous en avons eu 20,000 boisseaux du Nord-Ouest, et il a donné d'excellents résultats.

Par M. Fisher :

Q. J'ai compris qu'il y avait d'autres variétés outre celle connue sous le nom de "Turkey Red" ?

R. Non, il y avait uniformité complète.

Q. Ces variétés portent des noms différents, mais elles sont, en réalité, semblables.

R. J'ignore ce qu'il en est. M. Greer pourra peut-être vous répondre. Tout ce que je sais c'est que vous ne pouvez prendre du blé mou et en faire du blé dur.

Par M. Jackson

Q. Quelle est la différence entre ces variétés et le n° 1 du nord ?

R. nous payons 1 cent plus cher le boisseau pour le blé Turkey Red que pour le n° 1 du nord.

Par M. Fisher :

Q. Parce que vous vouliez l'essayer ?

R. En partie. Et aussi après l'avoir vu, et connaissant les éléments qui le constituent, nous voulions avoir de ce blé et lui faire subir un essai judicieux.

Q. Croyez-vous que sa valeur pourrait être un peu augmentée ?

R. Pas au delà de celle du n° 1 dur, mais elle la suivra de très près.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Avez-vous quelques vues à exposer sur la question soulevée, hier, à propos du mélange du grain après qu'il a été préliminairement inspecté.

R. Je crois que la plus grande partie du dommage est faite quand on fait cela.

Q. A Fort-William?

R. Non, à Winnipeg. La suggestion faite par M. Motherwell est celle-ci quand il est dans les wagons on devrait le regarder comme inspecté et ne pas permettre qu'on le manipule. Dans chaque suggestion qu'il a faite, je suis d'accord avec lui, à l'exception que je crois que c'est une erreur de demander que la proportion du blé du Manitoba Red Fife, soit réduite dans la classe n° 1 dur. Je comprends d'après ses remarques, cependant, qu'il n'y tient pas outre mesure.

Q. Il veut une diminution de 5 pour 100 ?

R. Je ne crois pas que cela soit désirable.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Nous pouvons récolter 10 boisseaux de plus de blé blanc que de Red Fife ? plus ?

R. Mais, si vous en recoltez une quantité considérable, le prix diminuera de beaucoup, ce n'est pas un bon blé pour la minoterie.

Q. Est-ce qu'il ne commande pas un prix considéré comme élevé ?

R. Oui, vu la demande spéciale. Cependant, si vous en aviez une grande quantité le prix diminuerait de beaucoup, parce que la demande est seulement limitée. Il est plus sujet à des fluctuations que tout autre, mais on ne le payera pas plus cher.

Par M. Staples :

Q. J'ai compris que vous aviez dit que c'était parce que ce blé, dont vous parlé, était cultivé dans un mauvais terrain qu'il était d'aussi mauvaise qualité ?

R. J'ai vu cela par le rapport qu'on en a fait.

Q. Je ne crois pas qu'on puisse avancer cela. Dans le sud du Manitoba il y a très peu de mauvaise terre, très peu de terre neuve, car la terre est toute défrichée.

R. Peut-être pas dans une localité particulière. Mais d'après le témoignage de M. Miller donné ici, je vois—de fait je crois qu'il l'a distinctement dit—que dans les

mêmes conditions climatériques il n'y a pas de raison pour qu'on ne cultive pas actuellement aussi bien qu'en tout autre temps le n° 1 dur. L'échec de l'année dernière n'est pas suffisant pour justifier une réduction quelconque dans l'étalon.

Q. Nous croyons que nous cultivons le n° 1 dur, mais nous n'arrivons pas à sa classification ?

R. Si vous éliminiez le mot "plump" cela pourrait peut être vous aider. Avec cela et un meilleur traitement de la part des propriétaires d'élévateurs la situation serait de beaucoup améliorée. Si, de plus, les fermiers prennent beaucoup de soin à n'employer qu'une semence uniforme vous n'aurez aucune difficulté à obtenir votre soixante-quinze pour 100 de blé dur Red Fife.

Q. Vous dites que nous cultivons le meilleur blé du monde. Est-ce vrai ?

R. C'est mon opinion.

Par l'honorable sénateur Douglass:

Q. Connaissez-vous les qualités du blé Preston pour fins de minoterie. Il passe pour être plus riche en gluten que le blé Red Fyfe d'après les savants de la Grande-Bretagne ?

R. Je ne le connais pas.

Q. C'est un blé plus hâtif que le Red Fife ?

R. Je l'ignore, Le minotier ne s'occupe pas du nom du blé si seulement vous lui donnez du blé fort. D'après ma connaissance, le blé qui nous donne le plus de satisfaction c'est le dur Red Fife. J'ai entendu dire qu'on ne pouvait récolter ce blé dans Ontario. C'est une erreur. Nous ne le cultivons peut-être pas sur une aussi grande échelle que dans le Nord-Ouest, mais, dans notre district, nous en récoltons une grande quantité.

Far l'honorable Fisher :

Q. Il est aussi dur ?

R. Presque aussi dur—pas tout à fait.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Hier, quelqu'un a fait remarquer qu'on leur payait 8 centins et 10 centins plus cher le boisseau pour du grain en transit près des frontières américaines, que ce qu'ils pouvaient obtenir pour le même blé dans un élévateur canadien?

R. Je suppose que les propriétaires d'élévateurs profitent de la différence, mais je l'ignore.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. Vous avez parlé de la commission. D'après vous, quelle devrait être l'enquête de cette commission ? On en a beaucoup parlé, et apparemment on a beaucoup plaidé en sa faveur. Cependant j'aimerais à savoir quelles instructions devraient recevoir cette commission, si elle était nommée, et quelle ligne de conduite elle devrait suivre dans son enquête ?

R. Je n'y ai pas prêté beaucoup d'attention, parce que c'est la première fois que j'en entends parler. Mais je crois qu'on devrait faire une enquête minutieuse sur toute la manipulation du grain après que le fermier la vendu. Qu'on fasse une enquête, afin de savoir, si, comme on l'a dit quelquefois, le commerce de blé du Nord-Ouest est entre les mains d'un seul homme ou si les acheteurs ne donnent pas justice aux fermiers.

Q. Vous voulez parler d'un syndicat possible?

R. Oui. Je crois qu'on devrait faire cette enquête au point de vue du minotier, afin de savoir si nous sommes justifiables de croire que la classification devrait être conservée telle qu'elle est actuellement, ou s'ils ont des raisons suffisantes pour les engager à la diminuer. Ce sont des choses pratiques. Car, comme je l'ai dit, la bonne renommée de notre blé est une chose excessivement importante et elle augmente chaque année, et nous devrions essayer de la conserver. En même temps,

on devrait donner au producteur la chance de vendre le plus cher possible. Si l'on suivait mes suggestions, je pourrais rendre les pouvoirs de cette commission très étendus. Je crois qu'on ferait très bien de se fier à M. Motherwell pour savoir quels seraient les devoirs de la commission.

Q. A t-on besoin de faire une enquête sur la manipulation du blé et sur sa vente en Angleterre ?

R. Seulement pour s'assurer que les acheteurs anglais obtiennent les qualités du blé qu'ils achètent ? Cette difficulté sera surmontée si vous pouviez le leur faire parvenir tel que doit le faire l'inspecteur-en-chef, M. Horn. Je n'aimerais pas à me rendre coupable de flagornerie, mais je crois qu'il n'est que juste de dire que M. Horn est dans une position excessivement difficile, et pour ce qui concerne les minotiers d'Ontario, et moi même, je puis déclarer que nous n'avons jamais eu à nous plaindre de M. Horn. Il est une acquisition précieuse pour le Nord-Ouest canadien. Je suis certain que si le grain nous arrive en mauvais état ce n'est pas de sa faute. Je crois que ces difficultés seraient surmontées par suite des recommandations que ferait une commission.

Par l'honorable Sénateur Douglass

Q. Pourriez-vous nous donner une idée de ce qui résulterait pour le fermier si nous faisions une réduction de soixante-quinze à soixante-dix pour 100 ?

R. A notre point de vue, la plus grande difficulté serait que nous ne pourrions lutter avec les propriétaires de moulins qui obtiennent un gros pour 100 du meilleur blé.

Q. Les grands minotiers ?

R. Oui.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Les grandes minoteries dont le blé n'a pas à subir l'inspection ?

R. Même s'il devait subir l'inspection, ils ont des réservoirs séparés et comme cela ils peuvent se procurer des qualités de blé qui dépassent même ce que l'étalon exige. Nous ne pouvons espérer nous procurer du meilleur blé que le n° 1 dur. Et si nous pouvons acheter une quantité suffisante de n° 1 dur nous mettrons nos moulins en opérations et nous essayerons de lutter avec les grandes minoteries.

Par le sénateur Young :

Q. Ce que le sénateur Douglass voulait savoir, je crois, c'était la différence pour le minotier actuellement et le blé dur n° 1 que l'on veut exiger ?

R. C'est une question difficile à répondre. Cela n'affecterait pas beaucoup, directement, les minotiers. Mais je crois, que les fermiers, du Nord-Ouest, surtout ceux qui cultivent le meilleur blé seraient dans une position inférieure. Je crois que vous cherchez mal le remède. La classification devrait toujours s'élever et ne pas baisser.

Q. L'élimination du mot "plump" devrait faire une bien plus grande différence que le 5 pour 100 ?

R. Je le crois, et nous sommes contents de son élimination. Parce qu'en autant que le minotier y est concerné le blé est pratiquement aussi précieux s'il a le gluten.

Si vous augmentez la quantité du n° 1 dur en éliminant le mot "plump", même en laissant l'inspection telle qu'elle est actuellement. il devrait être plus facile pour vous de vous procurer du n° 1 dur ?

R. Certainement, nous nous accordons sur ce point.

Par l'honorable Fisher

Q. Le blé qui serait classifié comme du n° 1 dur sans le mot "plump" dispersable à cette classification serait aussi bon pour vous bien qu'il ait été nécessaire de se conformer à cette condition afin d'obtenir la classification ?

R. Oui.

Après avoir examiné la copie ci-dessus de mon témoignage, je la trouve conforme.

JOHN D. FLAVELLE,

Membre de l'exécutif de la "Dominion Millers Association".

M. J. L. SPINK est appelé, examiné et dépose comme suit :

M. le Président, messieurs : Jusqu'ici vous avez commencé par la production du blé et vous l'avez suivi chez le minotiers et le boulanger. La destinée finale de tout le blé c'est la consommation. C'est pourquoi, avec votre permission, je me propose de faire une étude à rebours. Et je crois qu'en faisant cela, je puis vous donner certaines informations que même les minotiers ici présents et les membres du comité ne connaissent pas encore. Depuis les cinq dernières années j'ai été en rélation avec une boulangerie, qui possède vingt-cinq fours et qui cuit quelquefois plus de 100,000 pains par semaine. Et nous fabriquons la farine pour faire ces pains qui sortent de la boulangerie. C'est un fait bien connu que les cultivateurs de gain dans le monde entier consomment eux-mêmes leur récolte autant que cette partie de leurs produits est concernée, la consommation se fait pratiquement sans concurrence. C'est si bien le cas qu'en pratique on peut dire que c'est vrai. Au Manitoba, le fermier consomme pratiquement ses produits sans avoir à subir de concurrence. Et il en est ainsi pour les autres producteurs de grain de l'univers. Le surplus du grain du monde est consommé par les non producteurs surtout dans les villes, les cités et les villages. Maintenant, nous avons là deux faits qui sont vrais dans tous les pays. Les fermiers qui cultivent du blé mangent de la farine faite avec le blé qu'ils ont récolté.

Par M. Staples :

Q. Voulez-vous dire que le fermier fait lui-même de la farine avec son blé ?
R. Il le fait moudre à ses moulins.

Par M. Jackson

Q. Et maintenant pour Ontario et Québec ?
R. C'est très vrai même en autant qu'il s'agit de nos fermiers ici. Ils mangent surtout les produits de leurs terres. Nous leur donnons un mélange de farine, dans nos minoteries, composé d'environ vingt pour 100 de blé du Manitoba et quatre-vingts pour 100 de blé d'Ontario. Ils ne veulent pas de votre farine faite avec des blé dur du Manitoba. Mais quand vous atteignez la ville vous arrivez à l'endroit où la concurrence chez les boulanners est aussi rave que chez les fermiers du monde entier pour la vente de leurs produits. Je ne crois pas que quiconque n'ayant pas une expérience pratique de ce commerce puisse savoir ce que cela veut dire dans la vente du pain. La ville de Toronto consomme plus de 600,000 pains par semaine. Il y a dans cette ville 10 boulangers qui cuisent 450,000 pains, et 15 autres qui font, je pourrais dire, tout le reste. Dans une grande boulangerie il y aura probablement 25 variétés de pains. Le pain n'est pas fait avec des farines du Manitoba et n'est pas du tout vendu comme vous le pensez. Le pain est fait sur commande, et d'après les variétés et les sortes que le consommateur veut acheter. Il y a environ 250 distributeurs à Toronto qui arrivent entre 4 et 6 heures l'après-midi. Chacun d'eux déclare ce que ses clients désirent, et le boulanger doit faire son pain d'après ces commandes, ou il ne peut faire affaire. Ils n'ont rien affaire avec les intermédiaires comme vous êtes obligés de le faire. Le consommateur est possesseur de son argent, et il a le droit—et il s'en sert—d'acheter le pain qu'il préfère. Il est absolument indépendant, et fait à sa guise tout comme dans l'achat de n'importe quelle autre marchandise. Et la concurrence dans le commerce du pain est aussi vive que dans n'importe quel autre sur la terre. La moitié du pain consommé à Toronto est vendu en gros, et l'autre moitié est livrée par les voitures du boulanger lui-même. Le pain vendu en gros arrive au consommateur par l'intermédiaire des magasins de détails. Dans n'importe quel magasin, vous trouverez probablement le pain de cinq boulangerie, et les clients choisissent leur marchandises sur le comptoir de la même manière qu'ils le font pour n'importe quel autre article. Les épiciers sont obligés de satisfaire les demandes des clients. Quel est le trait distinctif d'un pain ? Le premier élément que je mentionnerai c'est le coût. Actuellement, à Toronto, le pain se vend de 2 centins la livre

en montant jusqu'à 3½ centins. Maintenant, le coût signifie quelque chose dans certaines familles, mais dans d'autres il ne signifie rien du tout. On peut dire que le trait distinctif d'un pain se reconnaît de cette manière, d'abord sa grosseur, puis sa couleur, le grain du pain et sa saveur et c'est excessivement important et ensuite sa croûte.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Cela s'applique-t-il aux villes de tout l'univers?

R. Oui. Maintenant, le boulanger est extrêmement intéressé à donner une bonne saveur au pain, parce que quand ce pain est sur la table, si le boulanger l'a bien réussi, quelqu'un demandera: " J'aime ce pain, qui l'a cuit?" Et comme l'on apprend le nom de ce pain, on dit au boulanger qu'on n'en veut pas d'autre. Il est connu sous un nom, il y en a plus de vingt sortes—c'est du pain de boulanger, ou c'est du pain domestique, ou du pain cottage ou n'importe quel autre pain—c'est le pain qu'ils veulent. Maintenant arrive cette question de produire un pain qui lui permettra de vivre et d'augmenter les ventes de sa boulangerie. Il ne s'occupe pas, à part le prix, d'où vient sa farine, si elle est faite avec du blé du Manitoba, du blé d'Ontario ou de n'importe quel autre. S'il peut en faire une certaine quantité par barils de farine—et c'est important—et à un prix raisonnable s'il peut faire le pain qu'exigent ses clients, cela fait son affaire. Cela nous ramène à la question, quel est le trait distinctif du blé du Manitoba et en quoi consiste sa valeur. D'abord, le blé a quatre caractéristiques de valeur—et cela s'applique aux grains de tous les pays. La première c'est la force—et le blé du Manitoba et celui du Nord-Ouest sont remarquables sous ce rapport. Après vient la couleur. Votre blé n'a pas la meilleure couleur—il ne l'aura jamais. Cependant la couleur est importante dans une boulangerie. Puis, il y a le goût. Votre farine n'a pas la meilleure saveur, elle ne l'aura jamais. Puis efin le rendement en farine, le vôtre est renommé sous ce rapport. Votre blé a deux bonnes qualités, et tant qu'il en sera ainsi vous aurez toujours un bon marché. Mais vous n'aurez jamais la suprématie commerciale quant à ce qui a trait à la saveur et à la couleur. Vous serez peut-être surpris d'apprendre qu'en dehors des ventes à Toronto aujourd'hui, vingt-cinq pour 100 seulement représentent du pain fait entièrement avec de la farine du Manitoba. En prévision de cette assemblée du comité j'ai demandé au président de l'Association des boulangers de Toronto, et au secrétaire également, quelles explications ils pouvaient me donner à ce sujet, et ils furent d'accord à me dire que pas plus de vingt-cinq pour 100 du pain consommé à Toronto n'était fait entièrement avec de la farine du Manitoba Je leur ai dit que je voulais mentionner ces statistiques, parce que j'ai pensé qu'elles seraient intéressantes. Je ne crois pas personnellement que la proportion soit aussi élevée que vingt-cinq pour 100. Si j'en juge par mon expérience de cinq années dans la boulangerie où j'étais employé, je devrais dire qu'elle ne dépasse pas vingt pour 100 Les autres soixante-quinze pour 100 représentent plus ou moins de la farine faite avec du grain d'autres parties du Canada. Pourquoi? Parce que c'est ce qu'exige le commerce. On ne désire pas faire du pain avec cette farine-ci ou celle-là; on veut faire du pain que la clientèle achètera. Et depuis les cinq dernières années la concurrence a rapidement augmenté et maintenant elle est effrénée. Le pain de boulanger est fait avec de la farine du Manitoba. Le pain de famille est fait avec de la farine mélangée; de la farine d'Ontario et de la farine du Manitoba. Une autre chose qui vous surprendra, je suis sûr, c'est que le pain de boulanger ne donne pas le même rendement par baril de farine que le pain de famille. Nous pouvons faire de trois à quatre pains de plus par baril avec notre farine mélangée, c'est-à-dire du pain de famille fait avec une partie de farine du Manitoba et une autre d'Ontario, que nous le pouvons avec de la farine du Manitoba pure dans le pain de boulanger. Vous comprendrez cela quand je vous dirai que la pâte du pain de boulanger est longue et que celle du pain de famille est courte. Les lois de la fermentation ont une certaine influence sur le nombre de livres de pain par baril de farine. En général, sur les soixante-quinze pour 100 de la consommation du pain dans la ville de Toronto, il y en aura probablement près de deux

tiers faite avec de la farine du Manitoba et l'autre tiers avec de la farine mélangée d'Ontario. La proportion exacte, dépend, jusqu'à un certain point, de la qualité de votre blé chaque année. Nous devons varier ces mélanges afin de maintenir le type du pain. Ce n'est pas tout. Depuis que la farine du Manitoba est consommée en grande quantité à Toronto, nous devons maintenant mettre du sucre, du malt, et de la graisse. Pourquoi nous employons ces produits? C'est pour donner au pain une saveur et une caractéristique qu'il doit avoir et qu'il n'aurait pas autrement. Bref, nous sommes dans l'obligation de nous servir de ces produits par suite de la concurrence qu'il y a dans ce commerce. Quelquefois aussi nous y mettons des produits du lait.

Q. Vous avez dit que le blé du Manitoba excelle par deux qualités, mais que sa couleur est inférieure ?

R. J'ai dit que pour la couleur il n'est pas le meilleur.

Q. Pourrait-on par un procédé quelconque améliorer cette couleur ?

R. Jamais, excepté au détriment de sa force. Vous ne pouvez avoir les deux ensemble—l'un est l'amidon et l'autre est le gluten.

Q. Vous avez entendu parler des procédés d'organisation beaucoup en usage en Angleterre ?

R. Il amoindrit la saveur. Tout procédé artificiel employé pour changer la couleur de la farine fût au détriment de la saveur. Cela semble être gouverné par certaines lois fixant les caractéristiques de la farine. Si une caractéristique est améliorée artificiellement c'est au dépens d'une autre.

Par l'honorable sénateur Perley

Q. En quoi la couleur du son affecte-t-elle la farine ?

R. Ce n'est pas la couleur du son. Prenons, par exemple, l'échantillon de blé que nous avions hier. Un minotier disait que ce blé est trop gras. C'est comme si vous disiez qu'un échantillon de lard était tros gras. Celui qui veut du lard maigre, veut du lard maigre, et si vous l'approvisionnez vous êtes tenu de lui donner ce qu'il veut. C'est au public et au goût du public que vous avez affaire. Mais, qu'est-ce qui constitue la graisse du blé ? C'est l'amidon, et non le gluten. Quelle était la caractéristique de ce blé ? Il ne dépassait en aucune manière les quatre caractéristiques dont j'ai parlé. Il n'est pas aussi fort que certains grains, ni aussi blanc que certains autres, pas aussi bon que d'autres encore, et il n'excelle pas quant à son rendement. Quant au son, ce n'est que l'enveloppe, et la peau de ce blé est épaisse, ce qui est un desavantage pour le minotier. Comme M. Flavelle l'a dit, nous n'en avons pas besoin pour la minoterie. Il ne possède pas une des quatre caractéristiques qui constituent la bonne qualité d'un blé pour la mouture. Nous l'achetons des fermiers aux portes de notre minoterie, mais comme l'a dit M. Flavelle, nous le revendons. Ce que nous voulons c'est un blé possèdant une caractéristique. Ici, nous touchons à une question très importante, et c'en est une, je crois, que même M. Flavelle ne comprend pas de la même manière que moi. Cette question à trait à ceci ; qu'il aussi nuisible, quelquefois, dons une boulangerie, de renforcer une farine que de l'affaiblir. C'est-à-dire que le dommage fait par le changement est aussi considérable. Prenons un grand établissement de boulangerie qui a toujours fait du pain avec un mélange de farine composé, disons, de deux tiers de blé du Manitoba et un tiers de blé d'hiver. Supposons que trente hommes travaillent avec ce mélange. Ils savent, à la minute presque, quand exactement cette pâte lèvera et tout est prêt à la minute pour la manipuler à temps. Le pain, vous le savez, est fait avec une précision. absolue. La température et toutes les autres conditions sont connues, et toutes sont réglées pour donner les meilleurs résultats. Maintenant si vous renforcez ou affaiblissez une farine, qu'arrive-t-il ? Si on a fait un changement pour obtenir une farine plus faible la pâte serait prête trop vite, elle perdrait sa qualité et donnerait du pain sûr. Si l'on renforce la farine, il y a danger qu'elle soit prise trop verte, et si cela arrive, le pain est grossier et petit. Ce que l'on veut surtout dans une boulangerie c'est la permanence des conditions, pour se procurer une qualité de farine qui sera

toujours la même, et la demande du boulanger au minotier est de toujours lui fournir la même granulation, la même force, la même qualité de farine, afin qu'il puisse toujours compter sur la même saveur, afin que tout marche bien dans la boulangerie et que les résultats soient sûrs. Quand nous commençons à nous servir du blé d'une récolte, nous voulons savoir ce qu'il donnera, et alors nous tenons à nous procurer la qualité du grain qui nous permet de faire la farine que veut continuellement le boulanger, afin que lorsque la farine arrive à la boulangerie et si le boulanger trouve que c'est le mélange qu'il lui faut, il puisse faire son pain sans misère durant l'année que durera cette récolte.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Voici le sénateur Perley, du Nord-Ouest. Il mange du pain qui n'est pas fait d'après tous ces procédés scientifiques. Comment expliquez-vous qu'il fait du bon pain ?

R. Les mots "bon" et "meilleur" sont des qualificatifs, M. le président. Si le sénateur Perley demeurait avec sa famille à Toronto, et si nous avions à lui vendre du pain en concurrence avec d'autres boulangers, et si sa femme nous disait : "Je n'aime pas votre pain ; j'ai acheté un pain au magasin, un jour que votre employé n'était pas venu ou que nous avions besoin d'un pain supplémentaire, et je l'ai trouvé meilleur que le votre. "Nous demanderions immédiatement" : Quel est ce pain ? La réponse pourrait être : "Je ne le sais pas, mais ce pain est meilleur que le vôtre". Supposons que cette conservation se fait avec un de nos distributeurs, et s'il est un bon employé il dirait : "Bien, nous faisons vingt sortes de pain, et je vous apporterai un pain que vous aimerez". Et si j'apprenais cela, sachant le sénateur Perley assez bien pour être capable de juger son âge, je lui enverrais un pain de famille. Pourquoi ? Parce que je saurais que vu son âge actuel il ne voudrait pas davantage d'un pain dont la croûte est dure.

Par le sénateur Perley :

Q. J'ai mangé du pain à Toronto, à plusieurs endroits dans cette ville, et je puis me procurer à Wolseley du meilleur pain que celui de Toronto.

R. Je n'enverrais pas au sénateur Perley un pain dont le grain est long. C'est un beau pain, cependant les gens de mon âge ne l'aime pas—et j'ai soixante et un ans. Les jeunes personnes aiment cette sorte de pain, mais moi je veux du pain que je puis digérer plus facilement, vu surtout que je fais un travail de bureau. Tout ce que je veux dire c'est que vous devez comprendre que le minotier veut fabriquer une farine qui conviendra au boulanger, et ce dernier faire du pain qui plaira au consommateur. Le boulanger ne s'occupe pas de ce qu'il cuit tant que ses clients l'encourageront en lui payant un prix qui lui permet de vivre malgré la concurrence de son voisin. Quand arrive le moment où on n'achète plus votre pain, vous devez changer vos méthodes et faire du pain que vous pourrez vendre, ou abandonner les affaires.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Ne serait-il pas exact de dire qu'environ 100,000 Torontoniens, ou les citadins de n'importe quelle autre ville de même population, ne s'occupent pas du pain qu'on leur vend, pourvu qu'ils aient le poids qu'ils payent ?

R. Non, je crois qu'il n'en est pas ainsi. Mais je serais d'accord avec vous si vous disiez—que probablement 100,000 de ces gens ne s'occupent pas beaucoup du prix du pain. Si un boulanger veut vendre son pain deux centins la livre tandis que les autres le vendent $3\frac{1}{2}$ centins, il peut faire un gros commerce. Et il n'aura pas besoin d'être si particulier dans l'emploi de la farine du Manitoba ou de celle d'Ontario, parce qu'il vend son pain sur son prix.

Q. Cependant vous vous serviriez de la farine du Manitoba, parce que vous obtiendriez plus de livres de pain par baril de farine?

R. Cependant vous n'en obtenez pas autant que vous pouvez penser. Quand vous le vendez seulement sur le prix vous n'êtes pas tenu d'être aussi particulier au sujet de sa qualité. Mais quand vous voulez établir un commerce sur la qualité, vous devez fournir à vos clients la marchandise qu'ils aiment ou autrement votre commerce s'en ressentirait.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. C'est ici que l'on se servirait du blé "Goose"?

R. J'ai moulu du blé "Goose" pendant trente ans. Il n'est pas exact de dire que ce blé "Goose" n'a pas ses bonnes qualités. Il n'y a pas de grain dont la saveur soit plus distinctive que le blé "Goose", mais c'est la seule chose qui plaide en sa faveur. Il possède un gros pour 100 de gluten, même plus que le n° 1 dur, mais il est de mauvaise qualité; il est gros et approche plus certains autres grains par sa caractéristique. Même le blé du Nord-Ouest n'a pas la même qualité d'année en année. Prenez, par exemple, votre récolte de 1904. Il n'y eut pas une seule boulangerie dans tout le Dominion, qui ne souffrît d'une manière ou d'une autre de cette récolte jusqu'après février ou mars. Pourquoi? Parce que quand la farine faite avec cette récolte nous parvint, nous trouvâmes que la pâte ne se tenait pas bien et quelle était très difficile à mettre à point ou à manipuler, et que même de bons résultats étaient incertains la pâte était ou trop mûre ou trop verte. Elle produisait du pain de qualité médiocre et en général était bien loin de donnner satisfaction et causait beaucoup d'ennuis et au boulanger et au minotier. Cette farine ne pouvait être manipulée comme celle des recoltes précédentes du Manitoba et du Nord-Ouest. Finalement, nous trouvâmes que pour faire du bon pain avec cette farine, nous devions la prendre dans une certaine phase, sans un arrêt de plus de dix minutes lorsque la pâte était rendue presque à point car cette farine n'avait pas des éléments lui permettant de se tenir ou de se manipuler. Nous consultâmes les chimistes d'Ottawa et de Guelph afin qu'ils nous enseignassent comment la manipuler. Les boulangers firent faire des analyses chimiques, afin que les boulangers et les minotiers puissent connaître la différence qu'il y avait entre cette récolte et les autres. Finalement nous y arrivâmes. A notre convention des boulangers l'année dernière, dans cette ville, les chimistes de Guelph et d'Ottawa déclarèrent unanimement que votre récolte de 1904 manquait de gliadine dans le gluten. Le blé d'Ontario, cette année-là, au contraire avait un pour 100 excessivement fort de gliadine. C'était absolument conforme à ce que nous avions trouvé dans notre manipulation de la farine. Naturellement, n'étant pas chimistes, nous ne pouvions pas expliquer cela, cependant, nous savions que la farine ne nous donnait pas les mêmes résultats que nous avaient donnés les autres récoltes. D'une manière générale, si votre pain ne vous donne satisfaction, le remède est d'augmenter comme essai la quantité du blé du Manitoba dans le mélange. Nous avons fait cela—au lieu de diminuer, nous avons augmenté dans nos farines mélangées pour faire du pain la quantité de blé du Manitoba, et, naturellement, nous fîmes des essais, et vers le mois de mars, je crois, quant à ce qui regarde notre fabrique, nous trouvâmes que nous devions employer plus de blé d'hiver, qui, nous n'avons appris plus tard, augmentatit le pour 100 de la gliadine. Pour ce qui regarde le n° 3, dont il a été question il y a quelques minutes, il est absolument exact que votre récolte de 1904 est sortie du Canada et quelle est arrivée en Europe sans que nous sachions la valeur pour fins de minoterie ou pour faire du pain de votre blé n° 3, pas un seul minotier d'Ontario n'avait pensé à la caractéristique de la récolte de 1904, il ne pouvait songer à mettre dans son moulin du blé inférieur au n° 2. Même votre meilleur n'était pas trop bon. Nous acceptâmes l'inspection de M. Horn et nous nous y appuyâmes, et il était entendu qu'aucun blé inférieur au n° 1 et au n° 2 devrait entrer dans une minoterie d'Ontario pour en faire de la farine à pain dans une boulangerie ordinaire. Cependant il fut prouvé par l'analyse chiimque que votre n° 3 donnait réellement un meilleur pour 100 de gluten que votre n° 2. Quand le blé fut victime d'un coup de bourse comme vous vous en rappelez, quelques-uns parmi nous, minotiers, furent placés dans une telle situation qu'ils durent moudre

du n° 3. On ne pouvait se procurer du n° 2 parce que c'était une classification toute sous contrat. Et il arriva que le n° 3 nous donna une plus grande satisfaction que n'importe quel autre de toute cette récolte. Ceci prouve que même l'inspecteur ou les minotiers peuvent se tromper, sur la valeur intrinsèque du grain pour fins de minoterie ou pour faire du pain.

Par M. Staples :

Q. Evidemment vous avez trouvé la même chose cette année?

R. Pas cette année.

Q. Alors comment expliquez-vous la diminution de la différence de prix à partir du commencement de la saison jusqu'à aujourd'hui ?

R. Pour répondre à cela, tout ce que vous avez à faire c'est de prendre votre prix à Fort-William. Vu la grosse récolte et les livraisons de bonne heure, il a été prêt pour l'importation, au mois de septembre 1905. Mais il n'en a pas été ainsi pour la récolte américaine—à Chicago il se vendait 10 centins de plus le boisseau qu'à Fort-William. On se rappellera qu'on était très surpris de voir que les fermiers canadiens en vendant leur grain aux Etats-Unis en obtenait un meilleur prix. Ils avaient eu une petite récolte l'année précédente et les fermiers n'avaient pas fait de très grosses livraisons au commencement de la saison et leurs prix n'étaient pas descendus à ceux de l'exportation. Cependant nos fermiers firent leur livraison de bonne heure. Il en résulta que la consommation aux Etats-Unis et elle est très considérable—tint pendant quelque temps leurs prix au-dessus de ceux de l'exportation. C'est pour cela que les prix étaient plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada. Pour ce qui est de l'augmentation de la différence des prix cette annnée on ne la connaît pas. M. Flavelle vous a dit que, s'il pouvait se procurer assez de n° 1, il n'en emploierait pas d'autre. Il en consomme une plus grande quantité que moi et il voudrait en employer plus que moi. Cependant, pour ma part, je ne me servirais uniquement du n° 1 dur qu'à la condition d'en avoir continuellement. Si l'approvisionnement du n° 1 dur était incertain quant à la quantité, je ferais une classification définie et je la conserverais plutôt que d'avoir, disons, 10,000 boisseaux du n° 1 dur, et plus tard 50,000 de Northern n° 1 je ne pourrais en avoir tout le temps. Comme boulangers, nous ne voulons pas interrompre le travail de la boulangerie en employant une farine plus forte et possèdent un plus gros pour 100 de gluten, car comme je l'ai dit, l'expérience nous le prouve, qu'il y a autant de dérangement dans la boulangerie si l'on se sert d'une farine moins forte. Comme, minotiers d'Ontario, ce que nous voulons c'est la quantité d'une bonne classification étalon. Si votre n° 1 dur se vend seulement un ou deux centins plus cher que le Northern n° 1, ce n'est pas suffisant pour justifier le changement de la classification ou de l'étalon du n° 1 dur. Aucun boulanger, s'il conduit bien ses affaires, ne se préoccupe avec quels blés vous faites la farine. C'est ce que m'ont dit ceux avec qui je suis en société. Ils m'ont dit : "Nous ne nous occupons pas du blé dont vous vous servez, pourvu que vous nous donniez une farine qui fera du pain dont la qualité sera toujours la même et qu'exigent nos clients.

Q. Alors, les minotiers durent s'approvisionner avec du Northern n° 2 et n° 3 ?

R. Cette année, je n'ai pas moulu du n° 3 et je ne connais pas du tout ses caractéristiques. Dès que votre blé dur commence à diminuer et à perdre son pour 100, vous avez à lutter avec des variétés de blé venant de toutes les parties du monde et dont certaines qualités sont aussi bonnes que les vôtres. Quand vous ne vendez plus un blé spécial et que vous entrez en concurrence avec l'univers, vous n'obtenez pas plus pour un blé d'une qualité définie que les producteurs de n'importe quel autre pays qui peuvent vendre un blé aussi bon. Vous verrez peut-être l'époque, même d'ici à cinq ans, où, si le prix indique la valeur, il y aura du blé d'hiver d'un prix plus élevé que le n° 1 dur. Le prix de notre blé d'hiver approche de beaucoup celui du n° 1 dur. Et vous savez que, dans une fabrique de biscuits au soda, il n'y pas une seule livre de farine de votre pays qui entre dans cette fabrique. La fabrique Christie

Brown est la plus grande du Canada, et on n'y emploie pas une livre de farine du Manitoba. Puis, dans nos fabriques de biscuits, où l'on consomme une grande quantité de farine, on n'y emploie pas du tout votre n° 1 du Manitoba. Nous pouvons nous servir de votre farine du Manitoba avec de grands avantages en y ajoutant des ingrédients, tels que le sucre, et ainsi faire du pain qui ne sera pas trop pesant au grossier, on trop floconneux pour les personnes arrivées à un âge où elles ne "s'occupent pas trop de cela" et d'habitudes sédentaires. Mais ces produits que l'on doit employer coûtent cher. L'extrait de malt vaut 9 ou dix centins la livre ; le saindoux 10 centins, quelquefois 12 centins. et vous employez trois livres de saindoux par baril de farine. Vous employez, aussi, environ trois livres de sucre, environ deux livres et demie de sel et jusqu'à environ une demi-livre d'extrait de malt, suivant le goût de vos clients. On emploie quelquefois les produits du lait pour donner la couleur. Depuis que la farine du Manitoba est devenue d'un usage général, disons depuis vingt ans, la graisse, le sucre, l'extrait de malt, etc, ont été ajoutés pour améliorer le pain.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Ne feriez-vous pas mieux de tenir cela caché?

R. Non, le public sait cela. Les boulangers en général aiment que l'on sache qu'ils se servent de ces ingrédients pour améliorer la qualité du pain et répondre à la demande publique.

Par le sénateur Perley :

Q. Quelle différence y a-t-il entre la farine forte à boulanger et la patentée ?

R. Bien, supposons que vous êtes dans une minoterie. Quand le grain est d'abord broyé, une certaine proportion de l'amidon sort, mais très peu de gluten, parce que le gluten est plus dur et plus près du son. Dans beaucoup de minoteries vous aurez dix-huit pour 100 de farine à pain. C'est-à-dire, d'une belle couleur. Vous avez ensuite le son. Il est d'une belle couleur aussi. Et le travail se continue ainsi. Supposons qu'une minoterie traite cinquante pour 100 de patentée et trente pour 100 de forte à boulanger elle y aurait cinquante pour 100 de la partie la plus blanche du produit et trente pour 100 de l'autre. Alors vous avez dix ou douze pour 100 de farine brune d'une force suffisante. Tous les boulangers savent très bien que dans la "High Manitoba patent" ils n'ont pas la même force que les plus foncées, celles des boulangers. Vous ne pouvez obtenir de votre blé la force et la couleur ensemble même de votre blé. Pas un seul minotier ne prétend, à moins qu'il veuille approvisionner quelqu'un, que si vous achetez quarante pour 100 de "patent" vous obtenez la même force que quatre-vingt-dix pour 100. Plus vous approchez du son, plus vous y perdez en couleur, mais vous y gagnez en force.

Q. Mais la force est plus avantageuse que la couleur?

R. Dans votre blé. Naturellement, dans votre pain vous devez avoir la couleur aussi bien que la saveur. Ce que vous voulez faire c'est de maintenir votre étalon de force dans la caractéristique de votre blé, c'est sur cette qualité qui fait votre renommée dans l'univers. Maintenant, pour ce qui regarde les usines de nettoyage à Fort-William, laissez-moi vous dire qu'il n'y a pas de procédé connu qu'il n'y a pas de machinerie, ou qu'il n'y en aura jamais pour nettoyer parfaitement le blé sale. Vous, fermiers, vous devez chercher à ne pas faire du tort à votre pays en classifiant du blé sale. Vous ne pouvez compter sur la machinerie, comme je viens de le dire, pour faire un nettoyage parfait de votre blé sale. Elle peut nettoyer le grain, mais non jusque dans ses rainures. Je n'ai pas encore vu un blé très sale sortir d'une usine de nettoyage, mais quand vous prenez l'échantillon, vous diriez: "Bien, je ne veux pas de ce blé dans la farine que j'achète". Naturellement, quand il n'est qu'un peu sale, ou que le pour 100 de grain sale ou nettoyé est petit, on en vient à bout. Mais vous vous apercevez immédiatement quand le blé est très sale. La raison pourquoi j'ai dit qu'on ne pourra jamais faire une machinerie pour nettoyer parfaitement ce blé repose

sur ceci: Le nettoyage se fait au moyen de machines à nettoyer et à brosses. Si vous pouviez tourner chaque grain afin que la rainure puisse être touchée, la brosse pourrait nettoyer le blé. Cependant dans le fonctionnement général de la machine, au moins la moitié des grains ne présentent que le dos aux brosses. Personne n'achète du grain nettoyé sans le savoir. C'est une question de prix tout simplement. Tout comme vous pouvez vendre du pain sans vous occuper de sa qualité si son prix est assez bas, ainsi vous pouvez vendre du blé nettoyé à un certain prix. Je suis d'accord avec M. Flavelle dans ce qu'il a dit au sujet des élévateurs. Je suis d'accord aussi avec lui quant à ce qui regarde la commission royale. Je crois qu'on devrait tirer au clair ces questions. Vous ne pouvez tout avoir en essayant de faire une enquête privée; une commission royale est le seul moyen de prendre tous les renseignements pour que le pays en bénéficie.

Par M. Fisher :

Q. Vous avez parlé du nettoyage du grain à Fort-William, et déclaré qu'il ne pouvait être débarrassé de la nielle, mais je suppose qu'on pourrait le débarasser des autres saletés?

R. Oui. La question a été soulevée l'autre jour à propos de la folle avoine. Une chose très importante que nous désirons c'est que nous ne voulons pas qu'on mélange de l'avoine ou tout autre grain avec le blé qu'on peut assimiler pour la grosseur et la pesanteur avec la folle avoine. Les autres grains doivent être séparés du blé soit en les triant ou par un tuyau d'aspiration ou au moyen d'un système de sas. Et, si le poids est le même, le courant d'air soulèvera le blé aussi bien que les autres grains, et si la grosseur est la même les sas ne les sépareront pas. Après avoir examiné la copie de mon témoignage je la trouve conforme.

J. L. SPINK,
Représentant de la "Dominion Millers' Association."

M. C. B. WATTS, Toronto, secrétaire de la "Dominion Millers' Association" (Association fédérale des minotiers appelé, parla au comité en ces termes :—

M. le Président, messieurs,—J'ai occupé la position d'acheteur central de blé pour l'Association fédérale des minotiers et celle de secrétaire de la même association depuis les quinze dernières années. Et de 1893 à 1903, j'ai été membre du "Western Standards Board" dans le choix des classifications du grain du Manitoba. Cela m'a particulièrement permis de me familiariser avec les exigences du Manitoba et du Nord-Ouest et celles des minotiers dans la classification du grain. Je représente ici aujourd'hui la "Dominion Millers' Association", conjointement avec les autres messieurs, que vous venez d'entendre, parce que les minotiers d'Ontario ont un intérêt vital à la classification du blé du Manitoba. D'année en année les minotiers d'Ontario emploient de plus en plus du blé du Manitoba et aujourd'hui. dans nos minoteries nous ne pouvons nous en passer. Un grand nombre de nos minoteries devraient cesser complètement leurs opérations si elles ne pouvaient se procurer du blé du Manitoba. Il est très important pour les producteurs du Manitoba et du Nord-Ouest que nos minotiers soient approvisionnés parce qu'ils leur donnent, en autant qu'ils peuvent le faire un marché domestique. Et plus près ils peuvent vendre leur blé, plus ils le vendent cher.

Par le sénateur Douglas :

Q. Est-ce réellement le cas?

R. Je le crois. Je crois que M. Fletcher en a donné la preuve hier, quand il déclara qu'aujourd'hui à Calgary ils obtiennent 75 centins pour le blé d'hiver, tandis

que s'ils l'expédiaient à Fort-William ils n'auraient que 60 centins l.a.b. Dans Ontario les fermiers obtiennent un meilleur prix aux minotiers que celui qu'ils peuvent retirer des marchands sur la voie quand on doit expédier le blé.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Croyez-vous que cela s'applique au Manitoba et au Nord-Ouest?

R. Je crois que c'est peut-être pire.

Par le sénateur Perley :

Q. Sommes-nous influencés par un marché étranger?

R. Vous l'êtes pour ce qui est exporté, mais non pour ce qui est consommé au pays.

Q. Le marché étranger ne gouverne-t-il pas cela aussi?

R. Pas tout à fait. Nos minoteries chez vous peuvent obtenir leur prix pour la farine qu'elles vendent dans leur district, mais elles ne peuvent l'avoir si elles l'expédient au loin, et s'il arrive qu'elles en manquent, vos minoteries ne sauraient payer plus cher le blé qu'elles doivent moudre et l'expédier dans Ontario ou à l'étranger.

Par M. Crawford :

Q. Croyez-vous que nos minotiers au Manitoba payent le blé plus cher que les marchands?

R. Je ne suis pas un Manitobain, et je ne puis répondre à cela excepté sur les témoignages donnés ici hier.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Mais vous parlez d'Ontario—disons 250,000 sur 80,000,000?

R. Oui, je parle de ce que je sais, car plus le marché est près de votre endroit de production, plus vous vendez votre blé cher.

M. Jackson.—Cela ne nous regarde pas.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. Quelles seraient les farines de Winnipeg comparées à celle d'Ontario?

R. C'est une farine tout à fait différente. Ogilvie ne peut faire de la farine avec du blé d'Ontario à Winnipeg.

Q. Quelle différence y a-t-il entre la farine forte à boulanger d'Ogilvy ou patentée avec la farine d'Ontario ?

R. La "Patent Process" d'Ogilvy, qui se vend dans Ontario, n'est pas aussi bonne que la "Patent Process" faite par quelques minotiers d'Ontario avec votre blé du Manitoba.

Q. Je parle de la farine faite entièrement avec le blé d'Ontario et celui du Manitoba?

R. Cela dépend de l'usage que l'on veut en faire.

Q. Pourquoi, pour manger—pour le pain et le beurre?

R. Bien, c'est pour cela que toutes les farines sont faites. Mais M. Spink vous a dit que, pour une certaine variété de pain faite avec de la farine d'Ogilvy ou autre patentée venant entièrement du blé du Manitoba, elles sont meilleures et d'autres ne sont pas aussi bonnes, et il vous a dit que pour les gâteaux et les biscuits la farine du Manitoba n'est pas bonne du tout. Pour cela le blé d'Ontario vaut bien plus cher.

Q. Les gâteaux et les biscuits sont un aliment très pauvre?

R. Sans doute, c'est encore vrai que le pain est le soutien de la vie. Comme je l'ai déclaré, les minotiers d'Ontario doivent avoir du blé du Manitoba. On a demandé à quelques-unes d'entre nous pourquoi nous étions si particulièrement intéressés à cette question. M. Flavelle répondit à cela, quand il déclara que nous devions avoir la meilleure classification possible pour le blé du Manitoba. Maintenant, qu'il me soit permis de préciser notre situation. La "Ogilvy" possède, je ne sais pas combien d'élévateurs, peut-être soixante-quinze ou plus disséminés dans tout le nord-ouest.

Elle peut acheter le meilleur blé des fermiers. Elle peut conserver ce blé dans des réservoirs séparés, et elle l'expédie à ses propres minoteries et en fait la meilleure farine. Les minotiers d'Ontario n'ont pas les mêmes avantages. Nous sommes obligés d'acheter le blé tel qu'il est classifié par vos inspecteurs. C'est pourquoi il est d'importance vitale pour nous que le blé soit maintenu à une si haute classification que les minotiers d'Ontario puissent acheter votre blé et en faire de la farine pouvant rivaliser avec celle des minoteries du Manitoba sur les marchés du monde.

Par M. Staples:

Q. Avez-vous dit au comité que la compagnie Ogilvy s'efforce d'acheter tout le blé dur n° 1, ou si elle s'occupe plus particulièrement des qualités inférieures?

R. La compagnie Ogilvy vend une grande quantité de blé de qualité inférieure. Elle ne l'emploie pas tout. J'ai acheté pour différentes fins du blé qui venait de la compagnie Ogilvy ou de celle de "Lake of the Woods". Elles ne l'emploient pas, mais l'expédient dans Ontario ou l'exportent. Mais elles conservent les qualités qui conviennent spécialement à l'usage qu'elles veulent en faire et les expédient à leurs propres minoteries.

L'honorable SÉNATEUR PERLEY.—Je sais que la Compagnie Ogilvy achète le meilleur blé de notre pays.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Pourquoi la "Dominion Millers' Association" ne pourrait-elle pas faire la même chose. Il y a trente villes nouvelles qui se bâtissent dans le Nord-Ouest. Construisez une ligne d'élévateurs et vous pouvez obtenir tout le blé dont vous aurez besoin. De cette manière vous surmonterez la difficulté?

R. Mais il se présente aussitôt une autre difficulté. C'est peut-être une question que je pourrais traiter maintenant et la finir. Vous avez un système d'achat dans tout l'Ouest contre lequel il nous est très difficile de lutter. Quelques messieurs en ont parlé. ici, aujourd'hui. Si nous, minotiers d'Ontario, établissions une ligne d'élévateurs à certains endroits où il y en a d'autres, et si nous n'étions pas en bons termes avec les propriétaires de ces autres élévateurs, nous serions dans l'obligation d'acheter notre grain à des prix tellement élevés à ces endroits spéciaux, que ce serait notre ruine.

Q. Vous pourriez établir une échelle de prix pour l'association. Et ainsi résoudre la difficulté?

R. C'est ce que nous allons être forcés de faire, si nous voulons vivre. Dans cette question de classification, nous représentons non seulement les minotiers d'Ontario, mais ceux de la Grande-Bretagne, parce que nous sommes tous intéressés à nous procurer du blé de la manière que j'ai indiquée. Je désire attirer votre attention sur l'abaissement de la classification. Comme on vous l'a dit, nous aimerions que l'on maintînt le mot "plump", mais nous admettons que les producteurs de l'Ouest ont bien plaidé leur cause et qu'ils ont droit à ce qu'on l'enlève, et c'est pourquoi nous les supportons sur ce point. Nous apuyons également leur requête au sujet de l' "extra n° 1 dur". Mais je désire attirer votre attention sur l'infime différence qu'il y a entre le n° 1 du nord et votre n° 1 dur, à tel point qu'on ne se soucie pas d'acheter du n° 1 dur. D'après les règlements du "Winnipeg Grain Exchange", il y a une relation fixe dans la valeur sur une vente à option entre le n° 1 dur et que vous voudriez le livrer sur ce contrat au lieu du Northern n° 1, vous pourriez le faire en changeant seulement un centin de plus par boisseau.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. Pourquoi ont-ils entrepris de le changer du n° 2 dur en Northern n° 1? Pourquoi n'ont-ils pas conservé le n° 2 et le n° 3 dur, au lieu d'en faire du n° 1 dur et du Northern n° 1 et 2?

M. STAPLES.—C'est un bon point. La renommée de notre pays repose sur notre blé dur.

Le TÉMOIN.—Le sénateur Young peut rectifier mon récit si je me trompe, mais je crois que c'était le désir général des gens de l'Ouest d'approcher le plus possible les classifications américaines. Les classifications américaines pour l'exposition étaient le n° 1 dur, le Northern n° 1 et n° 2. C'est pour cela, qu'à l'assemblée du "Western Standards Board" et des marchands de grain de Winnipeg, après une longue discussion, on adopta ces classifications.

L'honorable SÉNATEUR YOUNG.—L'exposé fait par M. Watts est absolument correct. L'idée était de mettre notre blé sur le marché de l'autre côté de l'Atlantique avec des classifications approchant autant que possible celles de Duluth, afin que nous puissions obtenir la valeur de notre blé avec moins de confusion et d'explications.

M. STAPLES.—On nous a dit que les Américains commenceraient bientôt à importer du blé.

Le TÉMOIN.—Et quand il en sera ainsi, le Manitoba occupera la meilleure position du monde.

L'honorable SÉNATEUR PERLEY.—Nous ne devrions pas nous occuper des Etats-Unis.

Le TÉMOIN.—Nous nous occupons de l'Europe.

M. HUGHES (Victoria).—Le prix supplémentaire du grain le long de la frontière américaine ne donne-t-il pas une explication à cela?

M. JACKSON.—Cela a été expliqué par M. Spink.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Avez-vous une théorie à ce sujet?

R. Je crois que les rapports faits par les producteurs et les explications de M. Staples sont suffisants. Je crois que M. Miller a parfaitement établi que, dans la vente aux acheteurs du pays dans le Manitoba, le grain était classifié un degré plus bas que s'il avait été vendu directement. L'autre explication est celle donnée par M. Spink qui a déclaré que le grain des Etats-Unis se vendait 8 ou 10 centins plus cher que celui du Manitoba, parce que ce dernier était vendu pour l'exportation et les prix des Etats-Unis étaient fictifs.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Si nos fermiers avaient un système de hangars intérieurs, leur permettant de conserver leur grain au lieu de l'envoyer au plus vite sur le marché, ils retireraient d'autres prix que ceux de l'exportation?

R. Le Manitoba et le Nord-Ouest cultiveront toujours du grain pour l'exportation. Pendant quelque temps vous pouvez maintenir un prix fictif, mais vous finissez par en souffrir, parce que vous perdez les intérêts, les frais d'entreposage et d'assurance jusqu'à ce que le blé soit expédié. Vous avez votre marché, et, quand le fermier retire son argent——

Par l'honorable sénateur Perley:

Q. Le fermier veut vendre son grain, et non le garder.

R. C'est vrai. Mais on m'a demandé si j'encouragerais les fermiers à garder leur grain et c'est ma réponse—les fermiers y perdraient de l'argent.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Cependant en n'expédiant pas, en toute hâte, le blé sur le marché, vous empêchez la Cie Ogilvie et les gens de Kéwatin de tout acheter le n° 1 dur au commencement de la saison?

R. Oui, jusqu'à un certain point, mais vous ne sauriez faire cela sans essayer de hausser fictivement le prix. Le meilleur moyen—d'après la preuve faite ici—pour les fermiers, c'est de charger directement leur blé dans les wagons et de l'expédier. Ils au-

ront la meilleure qualité de blé. Le résultat d'une telle politique, comme M. Miller vous l'a dit, a été que le pour 100 du n° 1 dur était beaucoup plus grand au commencement de la saison que dans la suite.

M. JACKSON (Selkirk).—La compagnie de minoterie Ogilvie a un élévateur à nos gares, et, tous les ans, elle achète le meilleur blé et ne s'occupe pas de l'autre.

M. STAPLES.—Je sais le contraire. J'ai acheté du blé pour la Cie Ogilvie, quatre années de suite, et très souvent elle en voulait de qualité inférieure. Bien qu'elle achète toujours un gros pour 100 de la meilleure qualité, elle paraît désirer beaucoup celui de qualité inférieure.

Le TÉMOIN.—Comme je le disais, la différence des prix entre le Northern n° 1 et le n° 1 dur, d'après les classifications fixées à Winnipeg, est de 1 centin par boisseau.

Par l'honorable sénateur Perley:

Q. Elle varie tous les jours?

R. Pas pour les classifications fixées par contrat; le prix est le même toute l'année.

Q. Je veux dire la différence entre les deux?

R. Non, cette différence est la même toute l'année.

Q. Pourtant elle change tous les jours ou à peu près?

R. Mais ce n'est pas le "Winnipeg Grain Exchange". Je parlerai de cette autre question directement. La différence est de 1 centin par boisseau entre le n° 1 dur. Mais il n'y a là aucun encouragement pour un marchand du pays de conserver son n° 1 dur et son Northern n° 1 séparément, parce que la différence n'est pas suffisante pour en valoir la peine En réponse à la question du sénateur Perley, je n'ai jamais été capable, excepté une fois, durant toute l'année, d'acheter du n° 1 dur à 1 centin le boisseau plus cher que le Northern n° 1. J'ai dû payer 2, 3, 4 et même 5 centins le boisseau plus cher pour en avoir. Cela représentait la valeur intrinsèque du blé pour les minotiers ici qui devaient s'en servir. Tandis que la différence de 1 centin le boisseau était arbitrairement fixée. Et c'est une des principales raisons pour lesquelles vous avez eu une si petite quantité de blé n° 1 dur de la dernière récolte passée à l'inspection—il y a un empêchement direct à son expédition, parce qu'un fermier ne pouvait avoir seulement un centin de plus le boisseau, s'il soumissionnait pour du n° 1 dur d'après le contrat fait; c'est pourquoi il ne le gardait pas séparément. Il aurait pu le mélanger avec du Northern n° 2 à 3 centins le boisseau meilleur marché que le Northern n° 1 et en faire du Northern n° 1, pour lequel les offres étaient de 1 centin moins cher que le n° 1 dur. Comme cela, pourquoi le tiendrait-il séparément? Nos minoteries ici, dans Ontario, dans l'achat de leur blé d'hiver, ne conservent pas leur blé d'hiver séparément, si elles le payent seulement 2 centins le boisseau ou moins ; elles le mettent dans le même réservoir. C'est pourquoi les minotiers d'Ontario n'achèteraient pas du n° 1 dur, s'il n'y avait pas une différence de plus de 1 centin. Maintenant, je veux vous faire remarquer la manière d'après laquelle on classifiait votre blé avant 1899. Avant qu'on fixât ces nouvelles classifications, il y avait une différence de seize et deux tiers pour 100 de blé dur Fife rouge entre le Northern n° 1 et le n° 1 dur. Depuis, il n'y a plus qu'une différence de quinze pour 100 entre le Northern n° 1 et le n° 1 dur. Maintenant, la demande des cultivateurs est qu'on reduise, aujourd'hui, cette différence à seulement dix pour 100 C'est à cela que nous nous opposons. Nous disons que quinze pour 100 est une différence raisonnable, s'il doit exister une différence ayant quelque valeur pour le consommateur. Maintenant, M. Flavelle a touché la question du nettoyage et du droit de quaiage, qui est une question de la plus haute importance. Je crois que les producteurs en sont arrivés aujourd'hui, à un point que nous, minotiers, avons discuté une longue journée et avons trouvé qu'une cause de la misère que nous avions à acheter leur grain était qu'il n'était pas vendu aussi propre qu'ils devaient le faire. Les minotiers ont, par suite, subi des pertes, et nous avons été incapables jusqu'à présent d'y

remédier. Mais maintenant que nous en connaissons la cause, nous espérons que le gouvernement appliquera le remède qui peut être appliqué par les règlements du département.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. Est-il préférable pour le commerce que le grain rendu à l'élévateur et classifié comme sale soit nettoyé avant d'être expédié, avant qu'il soit étiqueté?

R. Non, mais avant qu'on permette de l'expédier dans les réservoirs publics à Fort-William ou Port-Arthur.

Q. Quel contrôle ont les inspecteurs du gouvernement sur le grain après qu'ils ont émis un certificat?

R. Le grain est classifié, disons du Northern n° 1, pour être nettoyé, supposons, deux pour 100. Mais, jusqu'à ce qu'il soit nettoyé, ce n'est pas du Northern n° 1. Le gouvernement le contrôle et peut empêcher son expédition dans les réservoirs jusqu'à ce qu'il soit nettoyé.

Q. Ce contrôle est exercé à Fort-William?

R. Oui, il est inspecté de nouveau par M. Gibbs. Nous demandons qu'il le soit.

Par M. Herron:

Q. Y a-t-il là un fonctionnaire pour voir à ce que cela soit fait ?

R. M. Gibbs est là, et nous demandons qu'on lui donne des instructions pour voir à ce qu'on fasse cela

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. N'est-il pas tout nettoyé ?

R. Non, à cause de la grande demande des wagons, il est mis dans les réservoirs avant d'être nettoyé. Cependant il est supposé être nettoyé avant d'être expédié. M. Horn a donné son témoignage à ce sujet.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. N'est-il pas plus facile maintenant pour les minotiers d'Ontario d'acheter du grain du Manitoba que, disons il y a dix ans ?

R. Je ne saurais le dire.

Q. N'est-il pas vrai que maintenant vous savez ce que vous achetez ?

R. Oui, il y a une énorme amélioration dans l'inspection.

Q. C'est-à-dire qu'il vous est plus facile d'obtenir ce que vous désirez ?

R. L'inspection est infiniment mieux faite, il n'y a pas de comparaison.

Par l'honorable sénateur Young:

Q. Les classifications permanentes vous aident ?

R. Ce fut l'interdiction du mélange qui améliora la situation. Si on prévenait le mélange à Winnipeg, ce serait encore mieux.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Avant qu'il ait subi l'inspection qui doit lui donner sa classification, laissez-le donc mélanger ?

R. Nous nous opposons à son mélange.

Par l'honorable sénateur Young:

Q. Vous voulez que le grain sorte de l'élévateur terminal conforme à sa classification ?

R. Si nous le pouvions, nous ne permettrions pas le mélange. Nous voulons que le blé reste tel qu'il est expédié par le fermier.

Q. Mais vous seriez dans la même position si vous aviez la moyenne du réservoir dans l'élévateur terminal ?

R. Non.

Q. Comment cela ?

R. Comme ceci. Prenez, par exemple, du blé extra dur n° 1. Ajoutez-y une certaine quantité de Northern n° 2 ou du n° 3, afin d'en faire du Northern n° 1. Si on faisait cela nous n'aurions pas du tout du n° 1 dur extra. C'est pour une raison semblable que nous n'obtenons pas du n° 1 dur—on s'en sert pour le mélange dans les élévateurs. Si on empêchait cela, nous aurions un plus gros pour-100 de n° 1 dur.

Par M. Herron :

Q. Vous pourriez en avoir en y mettant le prix ?

R. Nous sommes prêts à payer le plein prix et ce serait aux gens de l'Est à payer le surplus et ce sont eux qui en subiraient les pertes et eux seuls devraient se plaindre.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Ne pourriez-vous pas payer un meilleur prix que celui qui fait le mélange ?

R. Nous devons le payer le même prix que nos concurrents du Nord-Ouest. Si ceux qui font le mélange en retirent quelques profits c'est à notre détriment ou à celui du fermier. Une autre question soulevée par M. Motherwell est celle-ci—que le blé devrait arriver aux vaisseaux et au bord de la mer dans le même état que lorsqu'il quitte l'inspecteur à Fort-William. C'est une question que nous avons agitée quelque temps dans Ontario, parce que nous sommes satisfaits depuis les deux ou trois dernières années de ne pas toujours avoir eu du grain tel qu'il part de Fort-William. L'année dernière, dans trois ou quatre occasions, où cela a été prouvé hors de tout doute tel que l'indique la différence que les propriétaires d'élévateurs ont payé aux minotiers quand ils l'ont découvert.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Qu'a t-on prouvé ? Vous voulez dire qu'on fait cela ?

R. Je ne vous citerai qu'un exemple, un cas qui est venu à ma connaissance personnelle. Du blé arrivé à Glencoe, supposé être du Northern n° 1, et il n'était certainement pas même du Northern n° 2. Le minotier le refusa, et le blé resta en garage quelque temps. Après qu'on eut fait une enquête, l'élevateur reprit son blé et l'emmagasina de nouveau.

Par M. Fisher :

Q. Que s'était-il passé ?

R. Je crois qu'il y avait eu substitution—bien, il y avait eu substitution accidentelle ou préméditée.

Q. Une substitution de certificat ?

R. Non, une substitution de grain. Le grain n'était pas tel que le disaient le connaissement et le certificat.

Q. Il portait un certificat ?

R. Oui, le certificat ordinaire tel que celui que nous optenons pour les consignations des élévateurs.

Par l'honorable sénateur Perley:

Q. Il avait peut être été mal classifié ?

R. Non, il ne s'agissait pas du tout d'une saleté plus qu'ordinaire ou quelque chose de ce genre. C'était absolument une mauvaise classification.

Par M. Fisher :

Q. Ce blé portait le certificat de l'inspecteur?

R. Le certificat de l'inspecteur est envoyé de Fort-William pour indiquer la classification du blé mis dans le bateau. Le blé est placé dans le réservoir à Point-Edward et en est sorti par le possesseur du certificat et du connaissement du bateau. Il est

expédié sur connaissement local, qui est envoyé à l'agent général du transport du Grand-Tronc. Le connaissement original du bateau et le certificat sont envoyés à l'agent du transport, et ce dernier écrit sur le dos du connaissement local: je garde le certificat original pour le Northern n° 1 pour le blé chargé dans ce wagon." C'est ce blé que le minotier reçoit. Mais il y a un inconvénient, c'est que ce blé tout le temps qu'il est dans l'élévateur est sous le contrôle absolu du propriétaire de l'élévateur, et nous n'avons aucune sauvegarde pour qu'il expédie le blé qu'il a dans ses réservoirs sous le certificat du Northern n° 1 dur.

Par M. Jackson:

Q. Vous voulez parler des élévateurs des chemins de fer?

R. De tous les élévateurs.

Q. Cependant, ils sont tous la propriété des compagnies de chemin de fer?

R. Non, quelques-uns sont privés, d'autres publics. Celui de Goderich est la propriété des minotiers et celui de Point-Edward appartient à une compagnie privée.

Par M. Crawford:

Q. Il n'y a pas de danger que les certificats soient substitués, mais c'est le grain dont la classification est indiquée sur ces certificats que l'on peut substituer.

R. Bien, quelle différence y a-t-il quant au résultat? Nous demandons que tous les élévateurs sur cette ligne soient licenciés, parce qu'ils sont des élévateurs publics et comme tels, ils devraient être, nous le croyons, en vertu de la loi de l'entreposage. Et cela ne pourrait être fait sans autre autorité que celle d'un ordre en conseil. Et nous demanderions au gouvernement d'exiger des cautions avant qu'ils aient la permission d'emmagasiner le grain inspecté, et qu'il leur soit défendu de faire des mélanges, mais qu'au contraire ils soient forcés d'expédier le grain tel qu'ils le reçoivent, excepté dans les cas où il se serait détériré dans le réservoir. C'est ce que nous voulons qu'on fasse. Si on faisait cela je ne vois pas pourquoi le grain qui part de Fort-William n'arriverait pas au bord de la mer sans dommage ou substitution. Le propriétaire d'élévateur n'y gagnerait pas parce qu'il y aurait une amende d'imposée.

Par M. Crawford:

Q. Est-ce qu'on prend soin de ces certificats?

R. Je crois qu'au chemin de fer du Pacifique Canadien on cancelle les certificats avant d'en émettre d'autres. Cependant, il y a là des inconvénients dont une commission royale devrait s'enquérir.

Par M. Fisher :

Q. Si l'élévateur reçoit 8,000 boisseaux et qu'il en expédie 2,000 cela est-il noté ou cancellé de quelque manière sur le certificat?

R. Cela se fait à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, mais non au Grand-Tronc.

Q. Il me semble qu'on devrait le faire?

R. Oui, mais c'est un des inconvénients.

Q. C'est vrai, alors on peut recevoir un certificat pour 8,000 boisseaux et en expédier 50,000 sur ce même certificat ?

R. Excepté que le certificat donne le nom du bateau, la date, le numéro du compartiment dans lequel arrive le grain et, si on expédie plus de grain qu'on en reçoit, cela ne concorderait pas avec le rapport de l'élévateur qui indique la quantité expédiée.

Q. Alors, il y a un contrôle?

R. Oui, jusqu'à un certain point, au chemin de fer du Pacifique Canadien, mais non au Grand-Tronc. Cette dernière compagnie ne prend pas cette précaution.

Q. Supposons qu'une partie du grain soit vendue et livrée, comment indiquerait-on la quantité expédiée?

R. Elle est cancellée sur le connaissement.

Q. Mais, à moins qu'il ne soit indiqué sur la feuille volante que telle quantité de grain mentionnée dans le certificat a été expédiée de l'élévateur, il n'y a aucun contrôle pour le grain que l'on pourrait expédier?

R. Excepté que l'élévateur ne pourrait prouver que la quantité qu'il a expédiée provenait du bateau mentionné dans le certificat, à moins qu'il ne soit dans le tort.

Q. Mais s'il était emmagasiné dans l'élévateur ?

R. Bien, en l'emmagasinant dans l'élévateur on prend le nom du bateau qui l'a transporté. Disons : *Huronian,* voyage 3, compartiment 2. Cela doit concorder avec le certificat et le connaissement. Dès qu'on a expédié les 8,000 boisseaux, ou n'importe quelle quantité, le connaissement est cancellé. Et à mesure qu'on en expédie les consignations sont marquées.

Par M. Crawford :

Q. Vous devez compter sur l'honnêteté des employés de chemin de fer ?

R. En grande partie ; et c'est une des choses que nous voulons faire changer. Et nous croyons que le meilleur moyen serait de licencier ces élévateurs. Une autre chose que nous suggérons c'est qu'il y ait des peseurs du gouvernement à ces endroits et qu'on nomme des hommes très compétents en cette matière. On pourrait inclure dans leurs devoirs un peu de pointage, fait de manière à s'assurer que le grain parvienne au consommateur sous une bonne classification. Cela ne s'applique qu'à nos élévateurs intérieurs.

Par M. Lake :

Q. Ne pourriez-vous pas vous en assurer doublement en ayant des inspecteurs aux élévateurs en plus du licenciement de ces élévateurs et leur mise sous caution ?

R. Ce qu'il a de difficile c'est de se procurer des hommes compétents qui travailleront pour un salaire que beaucoup croiront insuffisant pour les services qu'ils rendent. Des hommes compétents dans le travail de l'inspection doivent être bien payés, c'est la seule manière d'avoir des hommes compétents, et les autres sont inutiles.

Q. L'affaire n'en vaut-elle pas la peine ? Les hommes devraient être bien rémunérés ?

R. Oui, si vous ne pouvez faire autrement. Mais cela peut occasionner une trop grande dépense, et j'ai peur que si nous demandons au gouvernement de payer les inspecteurs pour ce service, il s'y refuse.

Q. Pourquoi ?

R. Bien, je crois qu'il ne voudrait pas assumer ces dépenses.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. A combien d'endroits devrait-on placer ces inspecteurs—une demi-douzaine ?

R. Parlez-vous de l'Est ou de l'Ouest ?

Q. Comme vous le voudrez.

R. Depot-Harbour, Midland, Collingwood, Meaford, Owen-Sound, Goderich et Point-Edward.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. Qui pèse le grain à sa sortie des wagons à Fort-William, le gouvernement ou le chemin de fer du Pacifique Canadien ?

R. Le gouvernement, je crois, a un peseur à cet endroit qui le pèse. Il est également pesé par le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Q. Comme cela les deux parties sont d'accord sur le poids ?

R. Oui. Maintenant, ce que j'ai dit s'applique à toutes les questions en autant qu'il s'agit d'Ontario et de ses minotiers se servant du grain du Nord-Ouest. Mais il y a encore la question de l'expédition du grain sur le marché étranger. On n'en a pas encore parlé car M. Horn a attiré votre attention sur le fait qu'il n'y avait pas d'inspecteur au bord de la mer, et, vous devriez en avoir un au moins à Saint-Jean, dans ce but.

Mais je ne crois pas que notre grain ait éprouvé dans les ports de mer canadiens les difficultés qu'il a rencontrées dans les ports américains. Et comme me l'a dit, il y a quelque temps, un exportateur qui était sûr—j'ai compris qu'il le savait parce qu'il en avait fait l'expérience lui-même—que du Northern n° 2 du Manitoba avait été classifié comme du Northern n° 1 à New-York, qu'on l'avait expédié et qu'il était arrivé sur le marché étranger sous cette classification. Toutefois, il avait été classifié d'après l'inspection de New-York. (C'est-à-dire qu'il était classifié comme le blé du Manitoba Northern n° 1, inspection de New-York, je suppose.

Par M. Crawford :

Q. Cependant dans les vieux pays on a des échantillons?

R. Si vous aviez à vous occuper de cela vous seriez étonnés d'apprendre combien il est difficile, même quand vous avez la certitude que ce que vous avez n'est pas ce qu'il doit être, de faire connaître ce fait dans une transaction courante. Je me rappelle un cas. Une certaine quantité de Northern n° 1, contenant un certain pour 100 de "grown wheat", vint par chemin de fer. L'acheteur m'envoya un échantillon et s'objecta. J'écrivis à M. Horn qui me répondit qu'il était classifié comme du Northern n° 1 et que nous pourrions demander une nouvelle inspection. Je lui demandai s'il serait classifié d'après son échantillon original, ou sur un échantillon pris à cette fin. Il déclara que ce serait d'après léchantillon original, mais que le wagon ne devrait pas être déchargé et que l'identité du blé devait être censurée. Lorsque ce cas particulier se présenta, c'était à une époque où les minotiers avaient grandement besoin de blé. La minoterie manquait pratiquement de blé, quand celui-ci arriva, et comme on ne pouvait le garder indéfiniment, on dut s'en servir. Je demandai à M. Horn de m'envoyer une partie de l'échantillon original. Il indiqua une certaine quantité de "grown wheat". Cependant on n'en avait pas encore eu justice. Tout cela est radicalement injuste.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. En général, M. Horn ne fait pas la classification de cette manière?

R. J'en suis certain. Ce cas particulier peut être celui d'un wagon qui aurait échappé à l'attention de l'inspecteur ou qu'il aurait troqué. Je crois difficilement que cela soit venu à la connaissance de M. Horn. Mais c'est justement un de ces cas qui montre combien difficile il est, même si vous connaissez bien ce commerce et le connaissiez à fond, comme je le connais, d'y remédier. Que peut faire un minotier demeurant dans les vieux pays pour corriger quelque chose de défectueux prenant naissance dans le Nord-Ouest? On croyait généralement que l'inspection de New-York était meilleure que celle du Manitoba, quand, il y a quelques années, il s'éleva des difficultés, et cela n'est pas encore sorti de la tête de quelques minotiers anglais. Ils achètent d'après l'inspection de New-York. Il y a une autre inspection qui n'est pas protégée, c'est celle de Portland, Maine. Une grande quantité de notre grain passe par cet endroit, et on me dit qu'il est inspecté là par un inspecteur dont l'inspection est préparée celle du Canada. Cependant c'est un Canadien, employé pendant des années par des maisons canadiennes, et envoyé là dès le début par des exportateurs canadiens.

Par M. Lake:

Q. Je crois que cela signifie que nous devons faire en sorte que les vieux pays préfèrent l'inspection canadienne à tout autre?

R. Sans doute. J'allais vous suggérer une méthode qui, dans mon opinion, pourrait vous aider un peu dans ceci Je crois que vous pouvez faire enregistrer le mot "Manitoba" dans la Grande-Bretagne tout comme n'importe quelle autre marque de commerce. Je vous suggérais que le gouvernement fédéral fît enregistrer ce mot pour le grain, et comme cela il préviendrait l'emploi de ce mot sur n'importe quel document, à l'exception de ceux autorisés par le gouvernement fédéral. Si on pouvait faire cela, aucun certificat ne serait émis à New-York et pas un autre endroit ne

pourrait se servir du mot "Manitoba", et ceux qui reçoivent le grain dans la Grande-Bretagne ne pourraient non plus s'en servir. Et voici à ce qu'on m'a dit ce qui se fait : les consignataires là prennent un échantillon du grain et l'envoient aux minotiers comme du n° 1 du Manitoba—ils ne le nomment pas n° 1 dur ou Northern n° 1.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Y aurait-il des inconvénients à ce qu'on l'appelle Manitoba, Saskatchewan ou Alberta? Les trois ensemble?

R. Je crois que ce serait une grande erreur de changer un nom qu'on a adopté depuis un grand nombre d'années. Quant à la suggestion faite par quelques-uns des délégués de l'Alberta, à savoir, que l'on devrait établir une classification "Western Canada", je suis de tout cœur avec eux. Je crois que l'on devrait établir une nouvelle classification pour une nouvelle classe de grain, mais on ne devrait pas détruire ce qui est bien établi.

Par M. Lake:

Q. Si vous voulez voir le nom "Manitoba" enregistré, vous devez avoir des inspecteurs depuis le Manitoba jusqu'au port océanique, afin que l'on conserve l'identité du grain, et qu'on la conserve pour de bon?

R. C'est ce que je veux faire, quand je suggère le licenciement des élévateurs. Vous pourriez faire des règlements tellement sévères, si vous aviez un système de licences, que l'identité du blé serait absolument conservée.

Par l'honorable sénateur Perley:

Q. Vous ne pouvez faire cela à New-York, et la moitié du grain passe par les ports américains?

L'honorable M. FISHER.—Est-ce le cas?

Le TÉMOIN.—Je ne le crois pas.

L'honorable SÉNATEUR PERLEY.—C'est à peu près cela.

M. MILLER.—M. Gibbs m'a dit que quarante pour 100 avaient passé par New-York, cette saison.

Le TÉMOIN.—Je ne parlais pas de cette année en particulier. Elle a été exceptionnelle, vu l'encombrement de nos ports des lacs.

Q. Quelle que soit sa proportion, vous ne pourriez le contrôler après qu'il a passé la frontière?

R. Non.

Q. Alors, il est important d'encourager les ports canadiens?

R. Oui, pour l'intérêt du pays et celui des particuliers.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Vous avez parlé de l'encombrement de nos ports des lacs. J'ai toujours compris que le grain ne s'en était pas senti et que les vaisseaux l'avaient transporté aussitôt qu'il était reçu?

R. C'est à ce bout-ci qu'était l'encombrement.

Par l'honorable Fisher :

Q. Savez-vous, si la loi anglaise, qui exige que les produits alimentaires, arrivant en Angleterre, portent le nom du pays qui l'envoie, s'applique au blé ?

R. Je ne saurais vous le dire. Je ne crois que ce soit possible, parce que vous ne pourriez pas l'étiqueter. Je crois que cette loi ne s'applique qu'aux marchandises en conserves et autres semblables. J'avais d'autres suggestions que j'allais soumettre au comité, mais à présent qu'on a suggéré qu'une commission royale étudierait toute cette question, je ne vous retiendrai pas plus longtemps. Nous sommes absolument d'accord avec les producteurs sur la nomination d'une commission royale, et je crois que de toutes les commissions, nommées depuis ces dernières années, celle-ci sera la

plus importante pour le Canada car elle s'occupera de tout notre Nord-Ouest et de ceux qui l'habitent. Ce qu'il y a d'essentiel c'est que ce grain arrive au consommateur tel que l'expédie le cultivateur sans aucune autre dépense inutile additionnelle, sans aucune manipulation dans son transport; et une commission royale est le seul moyen de faire la lumière sur les moyens à prendre pour en arriver à une législation et une administration protégeant sûrement les 200,000,000 ou 300,000,000 de boisseaux de grain qui seront bientôt récoltés dans l'ouest.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. On avait suggéré d'étudier d'autres grains que l'on pouvait cultiver, en particulier l'avoine et le seigle ? Nous pourrions cultiver n'importe quel grain si nous pouvions l'expédier et le vendre ?

R. Les pouvoirs de la commission devraient être étendus, et couvrir toutes les questions intéressant le commerce de grain et sa manipulation. On devrait choisir avec soin le personnel de cette commission, car il y va de la plus grande importance pour les producteurs et les minotiers, et ces derniers, après les consommateurs et les producteurs ont des intérêts vitaux dans cette question et en conséquence ils devraient faire partie de cette commission. Car, comme vous l'a expliqué M. Spink, on cultive du blé pour faire de la farine, et cette question est d'un intérêt vital pour les minotiers.

Par M. Lawlor :

Q. Qui fixe à un centin le prix de la double option d'achat et de vente ?

R. Le "Winnipeg Grain Exchange".

Q. Qui l'autorise à le faire ?

R. C'est un des règlements de régie interne.

Par M. Lake :

Q. Cela s'applique uniquement au marché à option de Winnipeg?

R. Oui, mais tous nos prix, à cette fin, sont fixés sur le marché à option de Winnipeg.

Q. Avez-vous un moyen quelconque de remédier à cela?

R. Non.

Par M. Jackson (Selkirk):

Q. Comment expliquez-vous que, règle générale, le marché de Chicago conduit celui de tout le pays?

R. Il ne le conduit pas, il l'influence jusqu'à un certain point.

Q. Est-ce que notre marché le suit?

R. Non, quand il s'agit de l'exportation. L'automne dernier, le marché de Chicago a subi des fluctuations de plusieurs centins, et nos prix n'ont pas du tout changé. Maintenant, quand il ne s'agit pas de l'exportation, comme à présent, il est influencé. Notre marché est maintenant enclin à la spéculation. Cela me ramène à la question de M. Staples, à laquelle j'ai oublié de répondre, pourquoi la valeur du Northern n° 3, aujourd'hui, approche-t-elle plus celle du n° 1 de l'année dernière, quand il y eut une double option d'achat et de vente de dix à quatorze centins. Le n° 3 n'est pas une classification avec laquelle on peut spéculer, c'est-à-dire qu'il ne pourrait être livré sur option à Winnipeg. C'est pourquoi il est vendu par sa valeur sur le marché d'exportation, et, comme je l'ai dit, il se vendait quelquefois quatorze centins meilleur marché que le Northern n° 1. L'année dernière, après le coup de bourse, le "Winnipeg Grain Exchange" permit qu'on l'achetât avec une double option d'achat ou de vente de dix centins seulement, afin que, si un autre coup de bourse se produisait, le Northern n° 3 ne se vendit pas plus de 10 centins meilleur marché que le Northern n° 1. Cependant, cet hiver, il s'est vendu de deux centins et demi et même un centin au-dessous du Northern n° 2. Pourquoi? Parce qu'on en avait pas beaucoup et que ce blé était en demande dans notre propre pays. Quand notre blé d'hiver devint rare, l'hiver dernier, le n° 3 fut en demande pour remplacer notre blé d'hiver, et c'est pour

cela qu'il s'est vendu deux centins le boisseau meilleur marché que le Northern n° 2. Aujourd'hui, je vois que le Northern n° 3 se vend cinq centins de moins que le Northern n° 2. Pourquoi? Parce qu'on peut soumissionner pour le n° 2 sur le marché à option de Winnipeg. C'est trois centins de plus que sa valeur d'exportation, et le n° 3 se vend au prix de l'exportation. C'est tout simplement une question de prix sur les marchés du monde. L'un est une valeur fictive, et l'autre une valeur intrinsèque. C'est la situation du n° 1 dur. Il vaut plus que le prix auquel il est coté à Winnipeg, et vous n'en recevez pas la valeur.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. La spéculation à Winnipeg, alors, fait du tort au marché en général et au producteur?

R. C'est mon opinion. Elle fait aussi du tort aux exportateurs, parce qu'elle a placé le blé à un prix qui empêche son exportation, et comme il reste au pays, ils perdent l'intérêt, l'entreposage et sa manipulation.

Par l'honorable sénateur Perley:

Q. Comme tout spéculateur?

R Oui.

Par M. Staples:

Q. Cela devrait vous enseigner à vous, hommes d'Ontario, à vous procurer votre blé n° 1 dur? Quelle est la différence entre le n° 1 dur et le Northern n° 1? Combien pouvez-vous payer de plus pour le n° 1 dur que pour le Northern n° 1?

R. Cela dépendra de leur pour 100. Si le Northern n° 1 possède plus que soixante pour 100 de blé Fyfe dur, et si le n° 1 dur approche beaucoup soixante-dix pour 100, la différence sera seulement de 1 centin le boisseau, et personne ne prendra le peine de les garder séparément. Mais si le Northern n° 1 possède tout simplement soixante pour 100 de blé dur, et le n° 1 dur quatre-vingts pour 100 de blé dur, la différence serait de cinq centins.

Q. Mais, quand la différence est de 15 pour 100, quelle serait-elle ?

R. Deux centins à trois centins le boisseau, je croirais. N'est-ce pas exact, M. Flavelle?

M. Flavelle.—Oui.

Le témoin.—C'est là où se présente la loi de l'offre et de la demande. Si on veut du blé, on le payera plus cher que sa valeur légitime.

Par M. Crawford :

Q. Est-ce que notre marché n'est pas conduit par celui de Liverpool ?

R. Celui de Liverpool ou Glasgow—le marché étranger le contrôle souvent.

Q. Est-ce que les prix de Winnipeg sont semblables à ceux de Liverpool ?

R. A certains endroits.

Q. Les prix de Winnipeg sont-ils les mêmes pour tout le pays ?

R. Je ne saurais le dire. Je sais seulement ce que nous payons ici. Nous payons d'après les prix du marché à option de Winnipeg.

Par M. Lake :

Q. Vous en arrivez à la conclusion que, pour empêcher les propriétaires d'élévatours de mélanger du n° 1 dur et du Northern n° 2, pour en faire du Northern n° 1, il devrait y avoir une différence de deux centins ou plus dans la valeur intrinsèque du n° 1 dur et du Northern n° 1 ?

R. Je le crois.

Par l'honorable Perley

Q. Sur quelle base le Winnipeg Grain Exchange s'appuie-t-il pour fixer les prix ?

R. L'option est tout simplement une question d'achat et de vente.

Q. Il doit y avoir quelque relation avec le marché étranger.

R. Pas du tout, malheureusement. Aujourd'hui, le marché étranger est en hausse de trois centins, et il peut y avoir une hausse ou une baisse sur ce marché sans que celui de Winnipeg soit affecté.

Par l'honorable Fisher :

Q. Est-ce là de la spéculation sur le blé ?

R. Oui.

Par l'honorable Perley :

Q. Alors, nos classifications sont-elles fixées par les spéculateurs ?

M. SPINK.—Aujourd'hui, oui.

Honorable M. FISHER.—Pas les classifications.

Honorable sénateur PERLEY.—Non, elles sont régies par une loi—mais les prix le sont pas les spéculateurs.

Le TÉMOINS.—Oui.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Les autres marchands canadiens ont besoin de grain, et dans ce cas, ils doivent nous payer un prix qui nous engagera à le vendre.

M. SPINK.—Le spéculateur a le droit de spéculer si la loi ne le lui défend pas. Un homme qui achète pour vendre plus tard assume des risques sur le prix et de cette manière spécule. Nous spéculons tous de cette manière—nous sommes faits comme cela.

M. JACKSON (Selkirk).—Nous n'oublions pas que Toronto a une population de 200,000 habitants et qu'il leur faudra tant de notre blé.

Après avoir examiné la copie ci-dessus de mon témoignage, je la trouve exacte.

CHAS. B. WATTS,
Secrétaire de l'association des minotiers d'Ontario.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ No 34,
JEUDI, le 14 juin 1906.

M. MATTHEW SNOW appelé, est examiné comme suit :

Vu les renseignements que les témoins précédents ont donné au comité, il ne me sera pas nécessaire de parler longtemps. Cependant, il y a quelques questions dont j'aimerais à parler brièvement. La première est celle de savoir s'il est sage que l'on nomme cette commission royale proposée. Nous avons entendu beaucoup d'arguments en faveur de la nomination d'une semblable commission, et il est évident que l'enquête que l'on propose pourrait faire beaucoup de bien. Si vous interrogez les fermiers, vous apprenez qu'il y a beaucoup de mécontentement chez eux. Ils sont sous l'impression qu'une grande partie de ce commerce est faite dans l'ombre. Tout peut être parfaitement équitable et légitime, mais quand ils veulent vendre leur blé, ils s'aperçoivent qu'ils ne connaissent pas tout au sujet de ce commerce. Ils craignent que l'on emploie des procédés contraires à leurs intérêts. Même avec toutes les lois

adoptées, ces années dernières, et toutes les facilités qu'on lui a données pour transporter son blé, par exemple, les plates-formes de chargement et les wagons dont il a besoin, le droit d'avoir des réservoirs spéciaux pour son blé, le fermier s'aperçoit qu'il y a encore quelque chose qui nuit à son commerce. Si l'on pouvait prouver par une commission comme celle que l'on propose que les malheurs que le fermier appréhende ne sont pas réels, mais qu'au contraire, le commerce se fait d'une manière loyale, juste et légitime, cela donnerait satisfaction à beaucoup de gens, qui, aujourd'hui, s'aperçoivent que le commerce n'est pas fait sur une base satisfaisante. Ce sera, je crois, une très forte raison pour que l'on nomme cette commission, qui entendra toute la preuve et prendra toutes les circonstances en considération. Maintenant, je vois qu'une des question qui a fait le sujet de beaucoup d'objections est celle de la manière dont les classifications sont fixées. On dit au fermier : M. Horn, ici, et son personnel fixe la classification du blé; et si l'acheteur n'est pas satisfait, il peut aller au bureau d'inspection. Le fermier demande: Quels sont ceux qui en font partie? Le bureau d'inspection, comme nous devons tous l'admettre, doit se composer de marchands de grain. Maintenant, les intérêts des marchands de grain sont toujours, plus ou moins, contraires à ceux des fermiers, tout comme ceux de l'acheteur ne sont pas les mêmes que ceux du vendeur. Le fermier dit: Je ne crois pas que cela soit juste, comment procède-t-on ? Vous devez lui dire que le même échantillon qui sort du wagon es soumis au bureau d'inspection, qu'on le met dans une pièce où personne n'est admis et qu'on lui donne la classification qui lui appartient. Tout peut être parfaitement équitable; je crois que tout se fait équitablement, mais quand vous expliquez au fermier la manière dont se fait la classification, il est porté à demander: Pourquoi demande-t-on aux marchands de grain de se prononcer sur ce qu'a fait M. Horn, et pourquoi le fait-on en secret? Maintenant, pour ma part, je crois qu'un bureau nommé par le gouvernement, un bureau d'inspection, dont les membres seront à salaire, inspirera, par sa présence, son travail, plus de confiance aux fermiers qui veulent expédier leur grain que ne pourra le faire le bureau actuel, tel qu'il est constitué.

A présent, l'autre question est celle du mot "plump". Je suis absolument convaincu que, dans le blé que j'ai vu passer à l'inspection, il y en avait une grande quantité—je parle de toute la récolte—qui aurait passé comme du n° 1 dur si ce mot "plump" avait été mis de côté. Quand le blé est en grande partie classifié comme cela sur son apparence, une certaine quantité bien que possédant la pesanteur voulue et souvent pesant beaucoup plus que le poids nécessaire, doit être exclu de la classification n° 1. J'ai vu du blé qui pesait 62½ livres au boisseau, mais on ne pouvait l'appeler du blé "plump" (charnu) et il ne pouvait pour cela entrer dans la classification n° 1. Une autre raison, d'après moi, pourquoi nous avons eu une si petite quantité de blé dur n° 1 dans la dernière récolte, c'est que le marchand de grain devait faire ses contrats et les faire de manière à en retirer des profits. Il essaye de calculer quelle sera la moyenne générale de la classification, son pour 100 parce qu'il doit considérer les contrats qu'il a pris pour fournir en grandes quantités du blé d'une même classification. Ainsi, s'il croit qu'il y aura une grande quantité de n° 1, dur, il essayera d'en acheter et d'établir un marché pour cette classification. Mais, s'il croit que la quantité de blé n° 1 dur sera limitée, il essayera de se procurer autant que possible une classification approchant le plus le Northern n° 1. Un homme arrivant à un élévateur ordinaire, dans ces conditions, ne recevra probablement que le prix du Northern n° 1. Mais celui qui viendra après pourra peut-être en bénéficier quelque peu. Vu qu'il peut avoir un chargement de blé qui sera peut-être entre ces deux classifications. Son blé n'est peut-être pas du Northern n° 1, mais il sera peut-être un très beau n° 2. Et le marchand de grain, sachant que le fermier a une grande quantité de blé meilleur que le Northern n° 1 peut lui donner le prix du blé Northern n° 1. Cela se fait dans un grand nombre de cas. Puis le blé est mélangé dans l'élévateur, et le propriétaire de l'élévateur peut classifier une très grande partie du blé qu'il a acheté comme du Northern n° 1. Si le fermier veut vendre son blé de cette manière il prend le prix du marché. Mais s'il s'aperçoit que son blé n'est pas vendu sur sa valeur véritable, il fait venir un wagon, ex-

pédie son blé, et il court sa chance auprès des inspecteurs. Mais je sais que la raison que j'ai donnée est qu'une grande quantité de blé pouvant être classifiée comme du n° 1 dur est mise dans celle du Northern n° 1. Les saisons, aussi, y sont pour quelque chose.

Prenons la saison de 1900, où il y eut sécheresse nous n'avions pas de pluie. Nous avons récolté du bon blé—c'était en grande partie du n° 1 dur. Cependant, si vous aviez une grosse récolte avec un automne humide, vous vous apercevriez que votre blé se classerait comme du n° 1 et du Northern n° 2. Maintenant, je trouve, dans un article d'un journal que j'ai conservé, que les américains ne sont pas plus satisfaits que nous ne le sommes. Ils veulent adopter une résolution demandant la nomination d'un bureau de la même manière que nous le faisons. Je vois ici que M. Macomber a présenté une résolution conjointe ordonnant au secrétaire du ministère du commerce et du travail d'étudier à fond toute cette question du pesage du blé, de son quaiage, son inspection et son mélange. Ils vont faire la même choes que nous. Et je crois que si cette question est traitée d'une façon honnête et complète, nous serons en état de trouver un plan indubitablement.

A présent, je ne veux pas prendre trop de temps ou aborder trop de questions, mais j'aimerais à donner quelques explications personnelles au sujet de cette question du prix du blé. A Winnipeg, il existe ce qu'on appelle le marché à option, qui se compose du "Corn Exchange" et du Grain Dealers' Association. Un homme, disons, achète du blé par l'intermédiaire d'une ligne d'élévateurs. Il achète des milliers de boisseaux de blé. Il paye un certain prix pour ce blé, mais il ne sait pas quel en sera le prix la semaine suivante. Tout l'argent qu'il a payé n'est risqué sur le marché futur. Il va sur le marché à option et en vérité, il se met à l'abri. C'est-à-dire, qu'il prend des arrangements pour un prix fixe auquel il peut livrer son blé, qu'il soit du Northern n° 1, du Northern n° 2, du dur n° 1, peu importe, le prix de chaque classification est fixée. Ces marchands font ce commerce, et ils fixent le prix de la double option d'achat et de vente de manière à ce que ça fasse leur affaire. Mais si les marchands ne faisaient pas cela et s'ils achetaient leur blé par l'intermédiaire des nombreuses lignes d'élévateurs, ils auraient à courir de plus grands risques et la spéculation serait plus hasardeuse qu'elle ne l'est actuellement sur le marché à option. Le principe de spéculation ou de hasard existe en dépit de n'importe quel arrangement. Si un homme achète du blé et le paye quand il est mis dans l'élévateur, il prend le risque de ce que sera le marché quand il fera la livraison de ce blé et qu'il retirera son argent. Mais le marché à option a ses propres principes de spéculation et c'est pourquoi nous voyons le public acheter et vendre sur marge. Un homme déposera un, deux ou trois centins par boisseau et il achetera ou vendra autant de milliers de boisseaux de blé, selon qu'il croira que le marché est à la hausse ou à la baisse. Quelquefois le premier y perd, mais quelquefois aussi il y gagne. C'est pourquoi, même avec le mécontentement qui existe actuellement, et toutes les facilités que l'on donne au fermier pour expédier son grain il devra encore se servir beaucoup des élévateurs. Il y a des plates-formes de chargement à tous les endroits où se fait l'expédition, et si on n'a besoin d'une de ces plates-formes à une station où il n'y en a pas, tout ce que les fermiers ont à faire c'est d'envoyer une requête au Bureau du Commissaire de l'Entreposage, et la compagnie de chemin de fer, recevra l'ordre d'en bâtir une. Cependant, malgré cela, nous trouvons que 85 pour 100 du blé passent encore par les élévateurs. Ces élévateurs aux différents endroits intérieurs peuvent contenir environ 30,000,000 de boisseaux de grain. Nous avons, en tout, dans l'ouest, de l'accommodation pour 50,000,000 de boisseaux.

Par l'honorable Fisher :

Q. Ce chiffre, comprend les élévateurs à Winnipeg et à Port-Arthur ?

R. Oui. Mais dans les provinces de la prairie, nous avons actuellement des élévateurs, construits ou en construction, d'une capacité d'environ 50,000,000 de boisseaux.

Et on en construit continuellement. Il est évident que ces élévateurs ne sont pas construits pour rien, tout comme n'importe quelle autre bâtisse.

Par M. Staples:

Q. A propos des plates-formes de chargement, d'après mon expérience, les fermiers ne s'en servent plus, parce qu'elles ne leur donnent pas toutes les commodités pour le chargement. Elle sont étroites, et trop éloignés des wagons. Vous êtes obligé de charger d'un côté de votre voiture dans le wagon. Si les plates-formes étaient construites de manière à ce que vous puissiez y conduire vos voitures, les faire reculer et les décharger avec facilité, on s'en servirait plus souvent. En réalité, les plates-formes construites sur les devis actuels sont de très peu d'utilité pour le fermier.

R. Les plates-formes de chargement—d'après la grandeur étalon—mesurent 18 pieds de large et 50 pieds de long.

Par l'honorable sénateur Perley:

Q. Vingt fermiers peuvent avoir besoin de charger en même temps, mais les plates-formes de chargement ne donnent de l'accommodation que pour trois ou quatre, et on ne vous donne qu'une journée pour faire le chargement d'un wagon.

R. Mais, de plus, à de nombreux endroits, où on n'a pas ces inconvénients avec les plates-formes de chargement, je vois que les élévateurs reçoivent la plus grande partie du blé. Il est toujours difficile de charger un wagon de la voiture du fermier, et je suppose que les fermiers préféreraient la méthode mécanique pour décharger le grain que le pelleter. Cependant, vous trouverez que les fermiers, en expédiant eux-mêmes leur blé ne s'en tirent pas aussi bien qu'ils l'avaient espéré.

Plusieurs fois, la saison dernière, on s'est plaint qu'ils obtenaient une meilleure classification chez eux que celle qu'ils avaient lorsqu'ils expédiaient leur grain. Plusieurs fermiers m'ont dit qu'ils auraient fait de l'argent avec leur blé, s'ils l'avaient vendu à l'élévateur local. Tout ceci pour montrer tout simplement qu'un homme peut avoir une opinion sur la classification que l'on devrait donner à son blé et que l'inspecteur peut en avoir une autre. Un homme qui achète dans un élévateur doit se servir de son jugement, et, comme tout autre, il peut se tromper—et il s'en aperçoit quand il envoie son blé à l'inspecteur. On ne construit pas beaucoup aujourd'hui d'élévateurs de fermier, et de tous ceux qui sont déjà construits, il n'y en a pas beaucoup qui donneront au blé la même classification qu'il a quand il est vendu par le fermier. Aujourd'hui, les élévateurs des fermiers préféreraient toujours mettre le blé d'un fermier dans un réservoir spécial que de le classifier. Et je sais qu'un grand nombre de propriétaires d'élévateurs ordinaires, si leur construction le leur permettait, aimeraient mieux placer le blé dans un réservoir spécial que de lui donner une classification. Parce qu'en le mettant dans un réservoir spécial, ils ne courent pas de risques, et ils n'ont qu'à conserver l'identité du grain.

Par M. Staples:

Q. Dans un grand nombre d'élévateurs de fermiers, on ne le classifiera pas?

R. Non, mais dans quelques-uns on le fera.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. Quand on classifie le blé et qu'on le mélange avec d'autre, naturellement, on se rend responsable de la classification?

R. Oui, quand on mélange le blé dans l'élévateur. Cependant, un fermier emmagasinant son blé dans un élévateur, où il demande un réservoir spécial, peut trouver, quand on lui remet ce qui est supposé être son blé, qu'on ne lui donne pas le même blé qu'il y avait déposé. Il blâme l'élévateur, et quelquefois il a raison. D'autres fois, naturellement, c'est accidentel. Le fermier qui emmagasine ainsi son blé devrait comprendre qu'il s'expose à ces accidents, bien que son but est de conserver l'identité de son blé. C'est en grande partie une question d'honnêteté entre lui et le propriétaire de l'élévateur. Le fermier peut se protéger en prenant un échantillon de

chaque charge qu'il met dans le réservoir et le conserver, afin de pouvoir prouver l'identité de son blé. Et, lorsque du blé expédié d'un réservoir spécial ne présente pas la même moyenne que l'échantillon, il n'est jamais arrivé un cas où nous n'avons pu régler d'une manière satisfaisante quelque difficulté entre le propriétaire de l'élévateur et l'expéditeur. C'est pourquoi, je crois, qu'une grande partie des mécontentements qui s'élèvent dans des cas semblables pourraient être évités, si les fermiers étaient un peu plus soigneux. Maintenant, M. le président, à moins que l'on ait d'autres questions à me poser, je n'ai pas besoin de prendre davantage le temps du comité.

Par M. Fisher :

Q. A propos du bl éde l'Alberta, on se plaint du manque de wagons allant vers l'ouest. Votre bureau a-t-il quelque chose à faire avec le service des wagons et les règlements à cet effet ?

R. Nous avons à réglementer les consignations de l'est. D'après ces règlements les wagons doivent être répartis d'une certaine manière. Et nous avons aussi le pouvoir d'ordonner aux compagnies de chemins de fer de placer des wagons à certains endroits.

Q. C'est le commissaire de l'entrepôt qui a ce pouvoir?

R. Oui.

Q. Est-ce cela ne s'applique pas aux wagons allant vers l'Ouest ?

R. Non.

Q. Cela ne s'applique pas à ceux allant de l'Alberta à la Colombie-Britannique ?

R. Pas de la même manière.

Q. Cela est-il régi par une loi ou un règlement?

R. Par la loi du grain.

Q. Il ne s'applique qu'aux wagons allant vers l'Est ?

R. Oui.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Vous voyez au service des wagons dans l'Ouest aussi bien que dans l'Est ?

R. Il y a eu une certaine agitation, pendant peu de temps, à quelques endroits, mais ce ne fut pas très grave. L'année dernière, la récolte fut transportée assez rapidement. Naturellement, nous avons eu un certain encombrement, c'est évident. Et il n'y a jamais eu un encombrement quelconque, petit ou grand, il n'y a pas eu de perte directe pour le producteur du grain. Parce que quand les propriétaires d'élévateurs commencent à s'apercevoir qu'il leur sera impossible d'expédier leur grain, c'est à ce moment qu'ils réduisent les prix. Toutefois, s'ils peuvent se procurer continuellement tous les wagons dont ils ont besoin pour expédier leur grain, ils le payeront d'après les prix du marché.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. Est-il vrai qu'à des endroits où il y a concurrence ils obtiennent plus de chars qu'à d'autres où il n'y en a pas?

R. C'est vrai. Vous aurez beaucoup plus facilement des wagons aux endroits où il y a concurrence. C'est tout à fait rationnel; les deux compagnies veulent avoir du grain et elles s'efforcent d'en avoir. Mais aux endroits où il n'y a pas de concurrence elles savent qu'elles l'auront quand même.

Après avoir examiné la copie ci-dessus de mon témoignage, je la trouve exacte.

MATTHEW SNOW,
Sous-commissaire des entrepôts.

M. DAVID HORN, rappelé fut examiné comme suit:—

Par M. Fisher :

Q. Au cours des examens faits devant ce comité, il a été question de la nomination des sous-inspecteurs sous vos ordres et de leurs devoirs. Seriez-vous assez bon de nous dire brièvement, le nombre d'inspecteurs que vous avez sous vos ordres, leurs devoirs, la manière dont ils sont nommés et en même temps leurs qualifications ?

R. J'ai quatre sous-inspecteurs qui travaillent à Winnipeg, outre quatre autres, qui sont qualifiés, mais dont je ne me sers pas comme sous-inspecteurs, bien qu'ils soient qualifiés et à ma disposition quand j'en ai besoin. Ce sont tous des hommes que j'ai moi-même formés. Ils ont commencé à travailler avec moi, il y a plusieurs années, comme aides. Quelques-uns sont avec moi depuis dix ou quinze ans. Tous les sous-inspecteurs sont avec moi depuis longtemps, et ce sont des hommes que j'ai moi-même instruits. Naturellement, les quatre qui travaillent sont nommés sous-inspecteurs, sur ma recommandation, par le ministère. Je ne voudrais pas qu'on nommât des sous-inspecteurs sans mon consentement. J'abandonnerais ce travail plutôt s'il en était autrement.

Q. Vous êtes responsable de leur travail ?

R. Oui.

Q. Par conséquent, quand on doit nommer quelqu'un, c'est vous qui jugez de ses aptitudes ?

R. Il y a un bureau nommé par le gouvernement fédéral que l'on appelle examinateurs des inspecteurs, et ces sous-inspecteurs doivent passer devant ce bureau, qui leur donne un certificat attestant de leur capacité.

Q. Ceci s'applique également aux sous-inspecteurs de Fort-William et à ceux de Winnipeg ?

R. Ils doivent tous avoir des certificats.

Q. Est-ce que le nombre que vous avez donné comprend ceux de Fort-William ?

R. Non, j'en ai quatre à Winnipeg—huit réellement qualifiés, bien que quatre n'agissent pas comme sous-inspecteurs, mais comme contremaîtres pour se rendre aux trains avec les hommes. Nous avons deux sous-inspecteurs qui travaillent dans les cours du chemin de fer du Pacifique Canadien et un dans celles du "Canadien-Northern", et de plus j'ai mon sous inspecteur en-chef à mon bureau.

Q. Et quel personnel avez-vous à Fort-William ?

R. J'ai deux sous-inspecteurs avec M. Gibbs. J'ai aussi à cet endroit le fils de M. Gibbs.

Q. Tous les quatre ensemble là ?

R. Oui. Et il y en a encore deux autres qui n'exercent pas actuellement les fonctions de sous-inspecteurs, mais ils n'ont qu'à se faire qualifier. Je m'attends à les nommer sous-inspecteurs quand j'en aurai besoin.

Q. Vous avez trouvé que ce personnel est suffisant pour faire le travail ?

R. Oui, j'en ai toujours quatre en réserve.

Q. Avec ces derniers, vous en avez assez pour faire ce travail ?

R. Oui, pour plusieurs années à venir.

Q. On ne se plaint pas du retard de l'inspection vu le manque de sous-inspecteurs ?

R. Non, nous ne pouvons avoir de retards, car les chemins de fer nous talonneraient. Nous devons chaque jour, faire tout notre travail.

Par M. Lake :

Q. Les revenus de l'inspection, l'année dernière, ont plus que couvert les dépenses?

R. Le ministère a rencontré ses dépenses. Il y aurait eu un surplus si l'ouest avait pu rencontrer les siennes. Mais le gouvernement insista pour qu'il y eut une seule division pour l'est et l'ouest.

Par l'honorable Fisher :

Q. C'est-à-dire toute l'inspection ?

R. Oui. Mais même de cette manière il rencontre ses propres dépenses.

Q. Combien demande-t-on ?

M. JACKSON.—40 centins.

Le TÉMOIN.—C'est le montant total, avec en plus le prix du pesage.

Q. Qui retire le prix du pesage ?

R. Le gouvernement.

Q. Combien demande-t-on à Port-Arthur?

R. Vingt-cinq centins.

Q. Y a-t-il d'autres frais?

R. Oui, quand il est inspecté, on demande trente cents, et en plus, trente cents pour le pesage.

Q. Ce qui fait un total de $1.45.

R. Oui, en tout.

Par M. Lake:

Q. Si l'on prend le commerce du blé de l'ouest seul, dois-je comprendre que vous dites que le gouvernement en retire un certain profit?

R. Non, je ne crois pas qu'il retire un certain profit. Il rencontre tout simplement ses dépenses. Je ne sais pas si je dois donner cette information de ma propre initiative, et je crois que le comité devrait être informé que les expéditeurs demandent avec instance l'abolition des honoraires du pesage, quand ils sortent le grain des élévateurs. Parce que disent-ils dans tous les cas où il y a une différence de poids, le fait que le grain a été pesé officiellement les empêche de réclamer contre l'élévateur.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. Qui fait le pesage?

R. Mes hommes.

Q. Vous avez des peseurs en chef, tout comme des inspecteurs?

R. Oui.

Q. Vous n'avez rien à faire avec l'inspection dans l'est du Canada? Votre division ne va pas plus loin que Fort-William?

R. Non, je suis supposé surveiller toute l'inspection du Canada.

Q. Cependant, il n'y a aucune ligne définie entre les deux divisions?

R. La division du Manitoba finit à Port-Arthur, d'un côté, et comprend la Colombie-Britannique, de l'autre. La division de l'est comprend le territoire à l'est de Port-Arthur.

Q. Il y a deux divisions en tout?

R. Oui, l'est et l'ouest.

Q. On a soulevé une question à propos de wagons qui arrivent échantillonnés à Winnipeg—si j'emploie le mot juste—et de la permission que l'on donne aux propriétaires de ces wagons, je suppose, après qu'ils ont vu l'échantillon et l'ont jugé, de les renvoyer et de changer le grain qu'il y a dans ces wagons. Cela est-il possible, d'après les instructions que vous donnez à vos gens?

R. Ce n'est pas tout à fait cela. La meilleure manière pour moi est de vous dire exactement ce que l'on fait. On a une fausse idée de ce que font ces élévateurs.

Par l'honorable sénateur Perley:

Q. C'est-à-dire les élévateurs qui font le mélange à Winnipeg?

R. Dans une année comme celle-ci où les différences sont si petites, ils ne reçoivent pas beaucoup de bon blé, parce qu'ils ont peur que nous le rejetions dans une classification inférieure. La meilleure année pour eux est celle où il y a beaucoup de blé de qualité inférieure, je suppose que les élévateurs à Winnipeg, en parlant vaguement, ne mélangent pas plus qu'une moyenne de cinq wagons par année.

Par l'honorable M. Fisher:

Q. C'est-à-dire, les wagons qu'ils vous expédient pour les faire inspecter ?

R. Oui. Ils mettent sur la voie, disons, cinq wagons. Le propriétaire de l'élévateur dira à mon homme: Voici un échantillon du blé, et il est vendu comme du Northern n° 1. Mon employé pourra dire: " Je ne crois pas qu'il passera pour plus que du n° 2 ".

Q. C'est-à-dire, après qu'il a pris l'échantillon?

R. Ou pendant qu'il le prend. Le propriétaire de l'élévateur dit qu'il veut expédier ce blé comme du n° 1. Et quand on lui dit qu'il ne recevra pas une meilleure classification que celle du n° 2, il déclare : Ne faites pas de rapport sur ces wagons, et nous les renverrons. Ainsi, que puis-je faire ? La question n'est pas de mon ressort, et je ne puis la résoudre. J'ai dit aux marchands et aux fermiers que cela se pratiquait. C'est un privilège que possèdent ces gens, et je ne vois pas comment nous pouvons y remédier.

Q. Je ne vois pas quelles affaires les propriétaires des élévateurs peuvent avoir avec vos employés?

R. Vous le verriez, si vous étiez là.

Par M. Jackson:

Q. Dites à vos hommes de ne pas leur donner d'informations.

Par M. Herron:

Q. L'employé n'a pas le droit de donner ces informations?

R. Ce n'est pas une affaire publique; c'est leur propre blé.

Par l'honorable sénateur Perley:

Q. Cependant, ils apprennent de vos hommes si leur blé sera classifié du n° 1 ou du n° 2 ?

R. Bien, supposons qu'ils ne l'apprennent pas. Prenons-le en sens inverse. Le propriétaire de l'élévateur demande à mon employé quelle sera la classification de ce blé? Et mon homme répond: Il sera classifié comme du n° 2. Alors, le propriétaire d'élévateur déclare : Ne faites pas de rapport, nous allons renvoyer les wagons. Il me semble que c'est absolument la même chose.

Q. Mais votre subalterne ne doit donner aucune information. Cette information doit être donnée par le certificat officiel.

R. Bien——

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Est-ce que ceci s'applique à l'élévateur de Saint-Boniface?

R. Je parle de l'élévateur de Saint-Boniface. L'élévateur de Winnipeg ne s'occupe pas du blé. Il en a abandonné le commerce et ne s'occupe que de la moulée. Cette année les affaires ont été si mauvaises pour eux qu'ils ont practiquement abandonné le commerce de blé. Ils ne font de bonnes affaires que quand le blé est de très mauvaise qualité, niellé ou sale.

Par M. Herron :

Q. Et cailleux je suppose?

R. Il n'y a pas de machines à écorcer. Ils se servent de sas ou de vans quand le blé est léger et petit parce qu'il est toujours difficile de séparer l'écorce du grain.

Par M. Fisher :

Q. Un autre point que je veux éclaircir c'est celui-ci: On a fait un rapport, une suggestion à tout événement que les certificats d'inspection tels qu'émis par vous à Winnipeg ne suivent pas et ne restent pas avec le blé pour lesquels ils sont émis. Y a-t-il une surveillance ou un contrôle à ce sujet à Fort-William et à Port-Arthur et plus à l'est sur le chemin que parcourt le blé pour se rendre au marché?

R. En autant que Fort-William et Port-Arthur sont concernés, comme je vous l'ai dit déjà, nous envoyons un duplicata de notre feuille d'inspection à M. Gibbs.

Q. Par la poste ou avec le wagon ?

R. Par la poste. Afin qu'avant que le wagon arrive à Fort-William, M. Gibbs soit en état de préparer le certificat d'inspection de ce wagon afin de la transmettre au propriétaire de l'élévateur. Il le donne à ce dernier tel qu'il a été certifié. Le propriétaire de l'élévateur ne connait rien du certificat d'inspection.

Q. Y a-t-il un certificat quelconque envoyé avec le wagon ?

R. Seulement quand le trajet se fait en entier par chemin de fer. Dans ce cas nous donnons à la compagnie de chemin de fer un duplicata du certificat de l'inspection qui est expédié avec la feuille de route.

Par le président :

Q. Comment trouvez-vous l'identité du wagon ?

R. Par le numéro.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. Quand M. Gibbs reçoit le certificat. quelle garantie a-t-il que le blé est placé dans le réservoir de sa classification?

R. Il n'a pas de garantie.

Q. Il a perdu son identité alors? C'est seulement entre les mains de la compagnie de l'élévateur?

R. C'est entre les mains de la compagnie de l'élévateur. Cependant, cette dernière ne commerce pas sur le grain, et il y va de son intérêt de le mettre dans le bon réservoir, parce quand il en sort il doit être dans la même classification que quand il y est entré. Nous l'inspectons tout à sa sortie de ce réservoir.

Par M. Fisher :

Q. C'est-à-dire l'inspection de M. Gibbs?

R. Oui.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. Mais un blé différent dans le réservoir changera toute la caractéristique du blé? Supposons que l'on mette 100,000 boisseaux de blé n° 1 dans un réservoir——

R. Alors, à sa sortie il devra être du n° 1.

Q. Cependant, si M. Gibbs change la classification de ce réservoir, en en faisant du n° 2, il changerait la classification de tout le blé du réservoir.

R. Oui.

Par M. Fisher :

Q. Est-ce que M. Gibbs fait l'inspection du blé et en prend note à sa sortie?

R. Oui.

Q. Tel qu'il est mis dans le vaisseau?

R. Oui, et il prend un échantillon. M. Gibbs émet alors un certificat de la classification et l'échantillon—à peu près trois livres de cette cargaison—m'est expédié à Winnipeg.

Q. Ce qui revient à dire, s'il sort du réservoir n° 3, supposé contenir du Northern n° 1, et tout le réservoir est vidé dans le vaisseau et supposons qu'il ne remplit pas——

R. Il y a beaucoup d'autres réservoirs contenant du Northern n° 1.

Q. Alors, quand un réservoir est vide——

R. Non, cela ne se fait pas ainsi. On vide en même temps trois ou quatre réservoirs contenant Northern n° 1, car le vaisseau doit être chargé aussi rapidement que le permettra la capacité de l'élévateur.

Q. Qu'est-ce qui indique que le blé supposé être du Northern n° 1 que l'on met dans le vaisseau est le même que celui qui sort du réservoir comme étant du Northern n° 1?

R. Il n'est pas nécessaire que ce soit le même blé, mais il doit être de la même classification. Nous avons des hommes qui l'échantillonnent à mesure qu'il sort, et si on s'aperçoit que la classification n'est pas la même, on arrête le chargement et les propriétaires d'élévateurs n'ont pas un mot à dire.

Q. Croyez-vous que l'on puisse là classifier le blé et ne pas expédier la même classification que celle qu'il avait lorsqu'il est parti de Winnipeg ?

R. Non, si nous faisons notre devoir.

Par M. Lake :

Q. L'inconvénient qu'il y a, n'est-ce pas—c'est que vous ne faites pas d'inspection pour vous assurer si le grain a été bien nettoyé. Vous l'expédiez inspecté pour être nettoyé?

R. Nous nous attendons certainement à ce qu'il soit nettoyé comme il faut. Et c'est une querelle continuelle entre nous et les compagnies d'élévateurs.

Par M. Fisher :

Q. Supposons, qu'à Winnipeg, le blé est certifié et expédié comme nettoyé à un pour 100 de cinq. Qu'est-ce qui indique que cela est fait ? Il est inspecté de nouveau à Fort-William pour s'assurer s'il est conforme à l'étalon?

R. La meilleure manière de m'expliquer c'est de vous dire comment cela se fait. Il y a longtemps, nous avions l'habitude d'inspecter le grain pour qu'il soit nettoyé sans spécifier jusqu'à quel pour 100. On laissait aux élévateurs la liberté de faire ce qu'ils croyaient juste. Mais les expéditeurs et les fermiers crûrent que les élévateurs poussaient trop loin le nettoyage. Alors on donna à l'inspecteur le pouvoir de spécifier la quantité qu'ils pouvaient nettoyer. Ainsi, quand du grain doit être nettoyé l'inspecteur, en faisant son inspection, spécifie quel pour 100 doit être enlevé par le nettoyage. Et, si l'élévateur trouve qu'il en a plus pour le bien nettoyer il se trouve à ne pas avoir la permission de faire plus.

Par l'honorable sénateur Perley :

Q. On ne leur permet que d'enlever ce que vous spécifiez?

R. Peu importe la quantité qu'ils prennent on ne leur donne crédit que pour le pour 100 spécifié.

Par M. Herron :

Q. Et le pour 100 se trouve rogné du blé ?

R. Comment voulez-vous faire autrement.

Par M. Jackson (Selkirk) :

Q. Cependant en suivant tout le temps ce grain—ne croyez-vous pas qu'il serait sage de placer des inspecteurs aux sept endroits afin de le suivre jusqu'aux chemins de fer?

R. Il n'est pas nécessaire que ce soient des inspecteurs. Tout ce qu'il faut c'est d'avoir des hommes qui peuvent prouver que l'identité du blé a été conservée. Et on ne les emploierait que pendant certains mois de l'année.

Par M. Fisher :

Q. Ne serait-il pas nécessaire de le suivre plus loin qu'aux endroits situés à l'est des lacs?

R. Si vous faites cela, vous feriez aussi bien de le suivre jusqu'à la mer.

Q. Alors, vous seriez dans l'obligation d'avoir un autre personnel d'officiers au bord de la mer?

R. Oui, parce que, si les chemins de fer font des erreurs à Point-Edward, ils sont sujets à en faire à l'ouest de Saint-Jean. Mais, comme je l'ai déclaré, il n'est pas nécessaire que ces hommes soient des inspecteurs, pourvu qu'ils soient capables de surveiller et de certifier l'identité du blé.

Q. De bons hommes d'affaires, plutôt que des experts en grain?
R. Oui.

Le PRÉSIDENT.—J'aimerais à savoir si les délégués de l'ouest sont d'avis que nous terminions ces procédures avec la séance d'aujourd'hui de ce comité.

M. MILLER, rappelé, dit dans son examen: Je crois que quelques explications sont nécessaires à propos de la question qui vient être soulevée par M. Horn, et si vous me le permettez, je dirai un mot ou deux d'explications. D'après les informations que j'ai obtenues à Fort-William, dans ma correspondance avec M. McCuaig, je crois que le blé propre et le blé qui est marqué sur le certificat de l'inspecteur pour être nettoyé, l'un ou deux pour 100 est mélangé ensemble. Je crois que l'on fait cela dans quelques cas, au moins. Naturelement, je ne saurais l'affirmer positivement, mais je le sais de quelqu'un qui doit être en position de savoir si cela se pratique. Le blé qui doit être nettoyé d'un pour 100 étant mélangé avec une grande quantité de blé propre ne montrerait pas de saleté à sa sortie.

L'honorable M. FISHER.—C'est-à-dire, qu'il ne serait pas débarrassé de sa saleté?

M. MILLER.—Oui. On conserverait ce blé pour le mélanger avec du blé propre. En examinant les cargaisons qui arrivent à Owen-Sound, on s'en apercevrait, car elles ne sont pas aussi propres qu'elles devraient être.

L'honorable M. FISHER.—Qu'est-ce qui prouve que le blé est nettoyé à Fort-William suivant l'inspection?

M. HORN.—Le seul moyen que nous avons, c'est de voir s'il est assez propre quand on l'expédie.

M. HERRON.—Allez-vous faire quelques démarches pour choisir un jour où l'on s'occupera de la question du blé d'automne de l'Alberta?

L'honorable M. FISHER.—Je dois dire que tout ce qui se rapporte au blé est sous le contrôle du ministère du Commerce. Je puis ajouter que sir Richard Cartwright, le ministre du Commerce, m'a demandé, comme membre de la Chambre des communes, de suivre les délibérations de ce comité et d'entendre les témoignages donnés et de discuter avec lui les différents points. C'est ce que j'ai fait, et je puis déclarer que je serai très heureux de soumettre au ministre à qui incombe le soin de cette question, l'opinion que je me suis formée à la suite de ce que j'ai entendu aussi bien que des témoignages, que, je n'en ai aucun doute, il étudiera, avant d'en arriver à une conclusion. La seule question qui reste à savoir maintenant, c'est dans le cas où sir Richard Cartwright décide qu'il est sage d'amender, durant cette session, la loi de l'étalon du grain. Il n'est pas question du nom du blé, dans la loi de l'étalon du grain, mais le blé d'hiver est dans la même classification. Si sir Richard Cartwright décide de préparer cet amendement, il n'y a pas de doute qu'il sera sage qu'il considère les rapports que l'on a faits à ce propos. La preuve qui a été entendue devant ce comité à ce propos, aussi bien que sur d'autres, est complète, et je suis sûr que le ministre du Commerce prendra cela en considération en préparant son projet d'amendement.

Je ne vois pas qu'il nous soit nécessaire d'étudier davantage cette question. Je crois que tous ses différents aspects ont été présentés par les témoignages des messieurs de l'Alberta et par ceux du Manitoba et de la Saskatchewan. Si M. Herron désire faire entendre d'autres témoins, nous pourrions peut-être l'entendre pendant quelques instants. Mais je crois qu'il serait plutôt difficile, à cette époque de la session, d'avoir une autre réunion du comité à ce sujet.

M. HERRON.—Je n'ai qu'un mot ou deux à dire au sujet de ce qui a été dit dans les témoignages donnés hier. Je crois que le nom "Rouge de l'Alberta" est un excellent nom pour le blé. Et, vu qu'il est cultivé dans l'Alberta avec plus de succès que dans n'importe quelle autre partie du Canada, ce nom lui conviendrait tout na-

turellement. Nous cultivons dans notre région, le n° 1 dur sur la même échelle que celui du Manitoba et nous en récoltons une grande quantité. De plus, nous sommes parfaitement satisfaits que le nom de ce blé, n° 1 dur du Manitoba, soit conservé. Je ne vois pas que le nom de "rouge de l'Alberta" donné à ce blé puisse faire du tort à une autre région ou province du Canada. Le "Rouge du Kansas" a fait la renommée du Kansas, et de plus ce nom n'a pas fait du tort à aucun autre Etat américain. Je ne vois pas comment cela——

M. JACKSON (Selkirk).—Appelez-le "Alberta Turkey Red".

M. HERRON.—Je ne crois pas que le mot "Turkey" soit nécessaire. Je crois aussi que "Rouge de l'Alberta" est un bon nom et qu'il est suffisant, et j'aimerais beaucoup à le voir adopter. Je ne voudrais pas prendre le temps d'en donner les raisons, bien que je puisse en donner plusieurs.

Honorable M. MOTHERWELL.—En discutant cette affaire avec d'autres, j'ai vu qu'il y a un sentiment général que le fait de donner ce nom serait de créer un monopole, vu que le Manitoba et la Saskatchewan cultivent déjà avec succès cette variété de blé. J'attire l'attention sur l'unanimité avec laquelle les témoins ont conclu à l'élimination du mot "plump". Je conseillerais beaucoup l'adoption de cette législation durant cette session et le retrait du mot qui fait le sujet du litige. Nous nous sommes toujours opposés à ce mot, nous nous n'y opposons encore. Nous avons fait nos requêtes sur un ton modéré, dans l'espérance que la commission, lorsqu'elle sera nommée, étudiera toutes les questions, comme seule une commission peut le faire. Cependant les points qui ne sont pas litigieux devraient être sanctionnés par le gouvernement durant cette session.

Honorable M. FISHER.—Mon impression est—cependant je serai heureux que l'on me corrige si je ne suis pas d'accord avec les autres membres du comité—qu'il y a pratiquement unanimité en faveur du retrait du mot "plumb". Est-ce exact ?

Quelques honorables MEMBRES.—Ecoutez, écoutez.

Honorable M. FISHER.—Je crois aussi que tout le monde est en faveur du retrait de la variété "Extra n° 1 dur".

Quelques honorables MEMBRES.—Ecoutez, écoutez.

Honorable M. FISHER.—Pour ce qui est des autres questions je crois qu'il n'y a que quelques légères divergences d'opinions. Il y avait un fort courant d'opinion en faveur de la diminution de la quantité de Red Fyfe dans le n° 1 dur, mais des gens se sont exprimés energiquement dans le sens contraire. Suis-je exact dans mon appréciation de l'opinion du comité ?

Quelques honorables MEMBRES.—C'est exact.

M. MILLAR.—Puis-je attirer votre attention sur la requête de quelques-uns qui demandent de mettre sur le certificat la pesanteur par boisseau mesuré.

M. MCINTYRE.—A propos du nom du blé de l'Alberta, j'aimerais à attirer l'attention sur le fait, que pendant que M. Fletcher déclarait qu'il voulait personnellement que le blé soit appelé "blé de l'ouest du Canada" il avait reçu des instructions spéciales de l'association, qu'il représente ici, pour faire introduire, s'il était possible, le mot "Alberta". Par conséquent ce n'était pas seulement son opinion personnelle qu'il exprimait, et il n'a pas parlé, en exprimant ce désir, au nom des fermiers de l'Alberta.

M. LAKE.—Je ne sais pas si l'impression des témoignages dépend d'une résolution passée par le comité, mais j'aimerais à déclarer que, dans mon opinion, les témoignages donnés sur la question de l'étalon du grain devraient être imprimés dans un pamphlet séparé, et le nombre ordinaire de copies distribué.

Honorable M. FISHER.—Je crois certainement que tout ce qui a été dit, durant ces trois jours, sur cette question, devrait être imprimé dans un pamphlet. Cependant je ne crois pas qu'une motion soit nécessaire pour cela.

M. LAKE.—Il sera imprimé pour être distribué ?

Honorable M. FISHER.—Oui.

Le comité termine ici son enquête.

TÉMOIGNAGES

PARTIE II

IMMIGRATION ET COLONISATION

LA "NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY."

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 34,
MERCREDI, 11 avril, 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni aujourd'hui à dix heures a.m., sous la présidence de M. McKenzie.

M. JAMES SMART était présent à la demande du comité et a été examiné comme suit:—

Le PRÉSIDENT.—Peut-être désirez-vous faire une déclaration, M. Smart?

Le TÉMOIN.—Je pensais qu'en rapport avec mon examen, il serait peut-être bien pour moi d'exposer l'affaire de façon que le comité puisse exactement saisir la situation. En Europe, il est impossible de faire du travail pour l'immigration, de pousser une propagande au nom du gouvernement, par suite des lois restrictives dans chaque pays où le contrat de la "North Atlantic Trading Company" est en vigueur, sauf la Hollande qui est un très petit pays et d'où peu de gens partent pour le Canada. Le gouvernement n'avait pas compris cela avant, il y a disons vingt ans, quand il requit M. John Dyke d'aller s'enquérir à Hambourg de ce qui pouvait être fait pour l'immigration allemande ou continentale. La visite de M. Dyke à Hambourg eut pour résultat qu'il fut mis et retenu six mois en prison pour avoir violé les lois de l'Allemagne en essayant de faire une propagande. Je crois comprendre et je crois pouvoir l'affirmer, que dans cette affaire d'incarcération de M. Dyke, le gouvernement de la Grande-Bretagne dut intervenir pour le faire élargir. Puis Lord Strathcona et M. Colmer, son secrétaire allèrent, eux aussi, en Allemagne, et, quoi que ce soit qu'ils aient accompli, ils provoquèrent un échange de correspondances entre les cabinets des Affaires Etrangères des deux pays, le résultat étant que lord Strathcona eut à déclarer à lord Salisbury, alors secrétaire des Affaires Etrangères, qu'il n'était pas en Allemagne pour une propagande d'immigration. Pour savoir à quoi m'en tenir là-dessus, au cours d'un voyage en Angleterre je me rendis jusqu'en Suisse et j'eus une entrevue avec le gouvernement de ce pays. C'est aussi un pays où existent des lois restrictives, touchant l'immigration, c'est-à-dire que tout en ne pouvant pas empêcher les gens d'émigrer, le gouvernement ne permet à personne d'induire quelqu'un à émigrer ou d'offrir de l'aide à ceux qui émigrent. J'allai trouver le principal fonctionnaire suisse qui corrobora tout simplement ce que nous croyions être la vérité: il nous dit que dans aucune circonstances, quelles qu'elles fussent, un gouvernement ou quelque personne n'auraient la permission de mener une propagande ouverte dans un but d'immigration en uSisse. L'an dernier, l'assistant-commissaire de l'immigration pour l'Autriche vint au Canada. Il était en tournée aux Etats-Unis et reçut une invitation à la demande de M. Fielding. On le pria de dire s'il serait possible de nommer un agent chargé de surveiller les intérêts de l'immigration autrichienne au Canada, et il répondit très explicativement que dans aucunes circonstances, le gouvernement d'Autriche ne permettrait la transgression de ses lois par la nomination d'un officier représentant là quelque autre pays. Ce n'est pas tout: il y a deux ans, en Belgique, où nous déployions une très grande activité, le gouvernement belge, par l'intermédiaire de son consul à Montréal, se mit en communication avec le ministère pour protester contre la pro-

pagande menée en Belgique—les lettres, je présume, sont conservées—et l'on dut expliquer que cette propagande se faisait par l'agent qu'avait le gouvernement à Paris. Je crois qu'il est bien de dire ces choses, car elles expliqueront en quelque sorte pourquoi nous avons employé des personnes d'expérience en mesure de faire du travail sur l'autre continent. Et ce fut la raison qui engagea le gouvernement à adopter le plan de confier ce travail à une forte compagnie capable de remplir ses obligations, de conduire une campagne active et de nous amener des gens. Tout naturellement, le but principal était d'avoir des émigrants. Je puis dire qu'antérieurement, sir Charles Tupper avait, il y a quinze ou peut-être vingt ans, conclu des arrangements avec des compagnies locales de transport du continent qui recevaient une prime de £1 par tête pour certaines classes d'immigrants, toutes, je crois, appartenant aux catégories domestiques et agricoles. On constata que ces arrangements donnaient de piètres résultats parce que les agents craignaient et ne faisaient rien. Ils ne dépensaient pas un sou et n'aboutissaient à aucun résultat, mais, je le crois, touchaient tout de même la commission du gouvernement, quand M. Preston alla voir les agents européens, il constata que les brochures envoyées de Londres à ces gens étaient tout simplement entassées dans les caves, qu'ils ne les montraient même pas, qu'ils les distribuaient encore moins, de peur, je présume, d'être poursuivis. J'ai cru qu'il était bien de vous donner ces explications pour que vous puissiez bien comprendre maintenant comment il est arrivé que nous ayons conclu ce contrat.

Par M. Monk:

Q. M. Smart, quand avez-vous été nommé sous-ministre de l'Intérieur?

R. Le premier avril 1894.

Q. Et quand avez-vous démissionné?

R. Ma démission fut acceptée le 31 décembre 1904; j'avais démissionné quelque temps auparavant, ou plutôt j'avais laissé entendre mon intention de démissionner.

Q. Pendant le temps que vous avez occupé cette position, qui était à la tête de ce ministère?

R. M. Sifton.

Q. Et c'est à lui que vous avez adressé votre démission?

R. Oui.

Q. Vous rappelez-vous vers quel temps à peu près?

R. Je ne puis préciser exactement.

Q. C'est en liasse, je suppose?

R. Je le suppose.

Q.De même que l'acceptation par le ministre?

R. J'ignore s'il y a eu acceptation; il y eut, comme je le pense bien, un décret de l'exécutif. Il fallait qu'il y eut un décret.

Q. En ce moment, êtes-vous lié à la "North Atlantic Trading Company"?

R. Oui.

Q. Depuis quand?

R. Depuis environ un an.

Q. A quel titre?

R. Comme son représentant au Canada.

Q. Tenez-vous de la compagnie un pouvoir général de procureur?

R. Non.

Q. Avez-vous objection à produire la lettre en vertu de laquelle vous agissez pour cette compagnie?

R. Oui, je le crois; je ne considère pas que mes arrangements personnels soient une question d'intérêt public.

Q. Avez-vous objection à dire quels sont les termes de votre arrangement avec la compagnie?

R. Oui.

Q. Vous avez objection à faire connaître la rémunération?

R. Oui.

Q. Avez-vous objection à dire si la rémunération que vous donne la compagnie forme partie du montant qu'elle est tenue de payer dans cette entreprise?

R. Ça peut en faire partie, ça peut aussi n'en pas faire partie.

Q. Cela en fait-il partie?

R. C'est possible.

Q. Quelles sont vos fonctions, dans ce pays, comme représentant de la compagnie pour ce qui concerne le gouvernement?

R. D'après l'intention au début, on crut bon que la compagnie eut ici un représentant en mesure de comprendre l'état des choses à la fois de ce côté-ci et de l'autre dans le but de promouvoir ses intérêts, de conclure des arrangements pour fournir à la compagnie les noms de personnes à qui elle pouvait adresser des circulaires, de voir à ce qu'elle obtînt pleine justice en rapport avec ses réclamations ou la rémunération pour les services qu'elle pourrait rendre, en un mot, de promouvoir d'une façon générale les intérêts de la compagnie au Canada. On crut qu'il était bon d'avoir ici quelqu'un qui agirait comme intermédiaire entre la compagnie et le gouvernement.

Q. Percevez-vous le montant de ses réclamations contre le gouvernement ?

R. Non. Je dois dire qu'une fois ou deux, je pense, le chèque m'a été adressé comme étant le représentant de la compagnie, parce que, dans la suite, celle-ci avertit le gouvernement de ma nomination, mais les chèques étaient toujours faits payables à la compagnie. Je ne les ai jamais fait escompter.

Q. Vous étiez sous ministre, quand les premiers arrangements furent conclus avec la compagnie?

R. Je l'étais.

Q. Mais vous aviez agi pour le gouvernement dans ces arrangements ?

R. Oui.

Q. Qui représentait la compagnie ?

R. Le premier arrangement de tous, mentionné ce matin par M. Scott, se fit quand j'étais en Angleterre.

Q. A quelle époque ?

R. En 1899 M. Preston porta l'affaire à mon attention, m'expliqua toute la situation et me dit qu'il pensait qu'on pourrait conclure un arrangement qui serait beaucoup plus satisfaisant pour le gouvernement et qui nous donnerait des immigrants. Avec la méthode d'alors nous obtenions très peu, de fait je crois que l'immigration totale venant des pays compris dans le contrat n'était alors que de 5,000.

Q. Qu'était M. Preston à cette époque ?

R. Inspecteur des agences européennes.

Q. Quand fut-il nommé ?

Q. De fait, nous n'avions pas d'agents sur le continent, ils étaient tous en Angleterre quand M. Preston visita le contient, je crois qu'il fut nommé en 1898 ou 1899 au commencement de 1899, je pense, je ne suis pas très certain.

Q. Par une lettre du ministère, copies de cette lettre se trouvent-elles dans les archives ?

R. Je le suppose.

Q. De sorte qu'il représentait la compagnie en 1899, ou agissait pour elle de la façon que vous venez d'indiquer ?

R. Oui, le ministère. Il visita chaque coin de l'Europe, en réalité, presque chaque pays, s'enquit minutieusement de la question d'immigration dans les différents pays et constata, comme je l'ai dit, qu'il ne se faisait en réalité rien du tout dans les intérêts du Canada sur le continent.

Q. Ces conversations ou pourparlers avec vous eurent-ils lieu à Londres ?

R. Oui.

Q. En 1899 ?

R. Je crois que ce fut à Londres quand j'étais là.

Q. Tout simplement que la compagnie était une combinaison de gens qui ferait un succès de notre travail d'immigration, parce qu'elle avait des représentants dans presque chaque pays d'Europe, que ces gens formaient une combinaison telle que la propagande ne saurait être autre chose que très heureuse.

Q. Combien d'arrangements différents ont-ils été conclus avec la compagnie pendant que vous étiez sous-ministre ?

R. Quatre en tout, je crois, vous en avez mentionné trois, je pense qu'il y en eut quatre différents. Le premier dont M. Scott a parlé et que j'ai préparé moi-même. J'en fis un arrangement sérieux en autant que ces gens étaient concernés, car ils refusèrent d'agir et dirent qu'il était impossible de le remplir, s'il n'y avait pas des changements d'effectués.

Q. Il y eut quatre arrangements distincts?

R. Je le crois.

Q. Pouvez-vous exposer brièvement au comité quelle était la partie de chaque arrangement?

R. Je ne le pourrais sans les voir. Je connais les deux derniers.

Q. Peut-on trouver chaque arrangement dans le ministère?

R. Je le crois.

Q. Chaque arrangement fut fait par titre ou acte séparé?

R. Trois d'entre eux, je crois. J'ignore si le premier le fut par décret de l'exécutif ou non, mais je crois que les trois subséquents le furent. De fait, il n'y eut qu'un seul vrai arrangement entre la compagnie et le gouvernement, et ce fut le dernier. Tous les autres furent des décrets de l'exécutif ou du ministère—les premiers je crois.

Q. Il n'y a aucun doute qu'il y eut décret de l'exécutif?

R. Je crois qu'il y en eut un en 1902.

Q. Y en a-t-il d'autre?

R. Je l'ignore—il y en eut un en 1901.

Q. Il n'est pas dans les liasses?

R. Les deux autres y sont-ils? Il y en a eu un en 1904.

Q. Vous avez mentionné 1901?

R. Je crois comprendre qu'il y eut arrangement par lettre.

Q. Je ne puis trouver qu'un décret de l'exécutif, passé en avril 1902, lequel autorisa l'arrangement qui fut conclu le 25 novembre 1904.

R. Non, ce n'est pas cela. L'arrangement de 1902 fut par décret de l'exécutif.

Q. Il est annexé au contrat du 25 novembre 1904?

R. C'est une raison, car j'ai moi-même une copie du décret de l'exécutif de 1904, ainsi que de celui de 1902.

Q. Est-il annexé au contrat comme étant la base du contrat?

R. Il y eut en 1904 un amendement fait au décret de l'exécutif de 1902. Je ne puis dire s'il y en eut un en 1901.

Q. Où pouvons-nous trouver les propositions de la compagnie qui précéderaient chacun de ces arrangements distincts? Chacun de ces arrangements a dû être précédé d'une proposition par la compagnie?

R. Dans l'arrangement—il doit y avoir, en liasse, une lettre de quelqu'un, antérieure au changement apporté au premier arrangement, énumérant les difficultés que la compagnie rencontrait. En second lieu, en 1902, le marché fut rédigé. Dans les arraangements, nous notâmes ce qui nous parut devoir être un contrat loyal, celui que j'ai dû déposer ici en 1904, nous avons fait un acte pour avoir une meilleure interprétation du contrat de 1902.

Q. Pendant que nous en sommes là-dessus, pouvez-vous expliquer comment il se fait que le décret de l'exécutif d'avril ou mai 1902 est annexé au contrat?

R. Non, je ne puis expliquer cela.

Q. Et que l'autre décret de l'exécutif ne paraît pas dans aucun de ces documents?
R. Je ne puis comprendre cela.
Q. Vous êtes certain qu'il y en avait un?
R. Absolument, je l'ai vu moi-même, je l'ai eu en ma possession.
Q. Vous êtes allé en Europe pour fins d'immigration plusieurs fois durant votre terme d'office?
R. Oui, quatre fois.
Q. Pour affaires d'immigration?
R. Oui.
Q. L'immigration continentale?
R. Continentale ainsi que britannique.
Q. Et par les pièces en liasse, je vois que vous avez rencontré les représentants de cette compagnie?
R. Oui.
Q. A Hambourg?
R. Oui, deux d'entre eux.
Q. Est-ce une compagnie, ou un syndicat, ou quoi?
R. C'est une compagnie.
Q. Incorporée?
R. Incorporée en vertu des lois de la Hollande.
Q. Une compagnie à fonds social?
R. Oui, je le crois. Je ne connais pas la loi hollandaise concernant les compagnies.
Q. Quels sont les directeurs de la compagnie?
R. Je ne suis pas en mesure de donner ce renseignement, je ne connais pas les noms.
Q. Quel est le président?
R. Je l'ignore.
Q. Qui en est le gérant?
R. Je ne sais pas au juste; je ne saurais le dire.
Q. Quel est le trésorier?
R. Je ne sais pas.
Q. Lesquels des représentants avez-vous rencontrés à Hambourg, ou à Londres, ou en Europe?
R. C'est justement là que surgit la difficulté, quand il s'agit de donner des renseignements au sujet de la compagnie: savoir qui est derrière la compagnie. Elle refusa absolument d'entrer dans un arrangement quelconque, si l'identité de ses membres doit être établie officiellement. Ce sont des gens en haute situation, respectables et de grande expérience sur le continent pour ce qui touche particulièrement à cette branche d'affaires: l'immigration.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Il y a quelques instants, vous disiez que vous ne saviez pas?
R. Qui?
Q. Qui, les officiers étaient?
R. Je parle de ceux qui sont derrière la compagnie. Je n'en connais pas les officiers.
Q. Mais vous dites que ce sont des hommes de position?
R. M. Monk m'avait demandé qui j'avais rencontré? Je dois dire que ceux que j'ai rencontrés n'étaient pas attachés officiellement à la compagnie.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Pourquoi craignent-ils tant de voir leurs noms mentionnés?
R. Parce que les lois de ces pays défendent toute propagande d'immigration. Si c'éta' connu, leurs patentes comme agents de transport leur seraient enlevées et

toutes leurs affaires détruites. Et il y a là-dessus une entente formelle, un engagement solennel que nous ne ferons pas connaître leurs noms. Ils nous ont dit: "Vous voulez des immigrants?" Nous avons répondu: "Oui, nous désirons certaines classes de gens." Ils ont dit: "Vous ne paierez que les résultats." De sorte qu'il importe peu ce que sont ces gens, si nous désirons ces immigrants et ne payons que d'après les résultats—si nous avons les immigrants pour lesquels nous paierons. Votre identité n'est d'aucune importance." Ils ont répondu: "Nous refusons de faire des arrangements, si notre identité doit être relevée." Ce fut un point entendu.

Par M. Monk:

Q. Refusez-vous de donner ce renseignement?

R. Oui, parce que j'ai donné ma parole que je ne le ferais dans aucune circonstance.

Q. Je crois qu'il est peut-être mieux de nous entendre de suite là-dessus. Comme M. Smart le dit au comité, présentement, dans plusieurs pays d'Europe nous violons la loi, et je prétends que nous nous plaçons dans une position extrêmement difficile et malheureuse et que nous agissons contre le courtoisie internationale. M. Smart dit que cette compagnie fait une besogne illégale, un genre d'affaires qui est une violation de la loi.

Le TÉMOIN.—Je n'ai pas dit cela.

M. MONK.—Je soumets l'opinion que nous avons droit à ce renseignement et que nous devons l'avoir.

Par M. Monk (Yale-Cariboo) :

Q. M. Smart, vous avez dit que c'était une société incorporée. Est-ce une compagnie enregistrée en Hollande ?

R. Oui.

Q. Et je suppose qu'elle a ses officiers : un président un vice-président, ou secrétaire-trésorier, et que ces hommes gèrent là les affaires de la compagnie ?

R. Oui.

Q. Que leurs noms sont enregistrés en Hollande ?

R. Oui.

Q. Et vous avez objection à donner leurs noms et à donner des détails sur leur compagnie ?

R. Oui.

Q. Et les actionnaires de la compagnie ?

R. Ceux qui sont les principaux directeurs de la compagnie et en gèrent les affaires.

Par M. Reid (Grenville) :

Q. Avec qui correspondez-vous ?

R. Directement avec la "North Atlantic Trading Company" en Hollande.

Q. Quel est le nom de celui qui signe les lettres pour elle ? Qui signe les lettres pour la compagnie ?

R. Je refuse de donner des noms.

Par M. Lake :

Q. Vous avez dit que c'est une compagnie incorporée ?

R. Oui.

Q. Vous le savez personnellement ?

R. C'est ce que j'ai compris.

Q. Mais vous ne connaissez le nom ni du président ni des directeurs, ni du secrétaire ou du trésorier ?

R. Non, pas d'une façon certaine.

Q. Comment êtes venu à savoir que c'était une compagnie incorporée ?

R. Par le contrat avec la compagnie qui laissait voir qu'elle était incorporée.

M. SPROULE.—M. Smart nous dit que c'est une compagnie organisée en vertu des lois de certains pays où ce genre de propagande n'est pas permis.

Le TÉMOIN.—J'ai dit qu'elle était organisée dans un pays où il n'existe pas de restriction, en Hollande.

M. SPROULE.—Je ne vois pas pourquoi on refuserait à ce comité un renseignement sur le personnel de cette compagnie, quand nous désirons savoir si c'est une compagnie ou non ?

Le TÉMOIN.—J'ai expliqué que je ne savais pas quels étaient les directeurs de la compagnie.

Par M. Derbyshire :

Q. La première chose que je constate, c'est que le gouvernement a passé un contrat avec cette compagnie. Je voudrais savoir ceci : la compagnie a-t-elle rempli ses engagements ?

R. Oui.

Q. Elle a amené les immigrants ici ?

R. Elle a plus qu'exécuté son contrat.

Q. Et amené les vrais immigrants désirables, et elle a été payée pour ce qu'elle avait fait ?

Q. Aucun argent n'a été payé tant que les immigrants n'ont pas été débarqués ici ?

R. Le gouvernement tenait les comptes. La compagnie n'a rien à voir dans la décision sur le paiement pour certains immigrants. C'est le gouvernement qui décide.

Par M. Lake :

Q. Comment savez-vous que la compagnie a donné les immigrants ?

R. Il n'est pas démontré que la compagnie a elle-même positivement donné les immigrants. Elle reçoit une prime sur les immigrants—agriculteurs et domestiques —au-dessus de 18 ans et plus, venant de certains pays. La compagnie ne les envoie en réalité, elle-même,mais le gouvernement paye la prime à la compagnie sur les immigrants qui arrivent. Son travail est une propagande générale dans les pays mentionnés dans le contrat.

Par M. Derbyshire :

Q. Si la compagnie ne fait son travail convenablement elle ne reçoit rien?

R. Il lui faut exécuter son contrat. Tout le contrat a une propagande générale dans certains pays de l'Europe.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Quel moyen avez-vous de savoir si la compagnie fait son travail, autrement que par le nombre des immigrants qui partent?

R. Par le rapport qu'elle fait de ses dépenses au ministère. Elle doit dépenser $20,000 par année.

Q. Ces rapports sont-ils contrôlés par quelqu'un des ministres?

R. Je n'en sais rien. Je crois que M. Preston s'en est occupé, bien que j'ignore s'il l'a fait chaque année. Ces rapports sont certifiés par affidavits, je crois.

Q. Affidavit de M. Preston?

R. Non, des affidavits venant des endroits où les dépenses ont été faites, et des certificats.

Q. Savez-vous que la Hollande n'est pas un des pays défendus?

R. Oui, c'est pour cela que la compagnie est organisée là.

Q. Quels sont les agents, vos hommes en Hollande ?

R. Je ne puis le dire.

Q. Qui vous a engagé?
R. La "North Atlantic Trading Co."
Q. Qui signe les lettres?
R. Je ne puis le dire.
Q. M. Preston?
R. Non.
Q. M. Clifford Sifton?
R. Non.
Q. Les ont-ils signées?
R. M. Clifford Sifton et M. Preston n'ont rien à faire ni d'une manière ni d'une autre, avec le contrat. La compagnie fait ses propres affaires.

M. Sproule.—Dans l'intérêt de ce travail et pour remplir notre devoir, je vous demande de décider si le témoin n'est pas tenu de nous donner le renseignement quand nous le lui demandons?

Le témoin.—Je désire demander au comité si, après mes explications, il considère que ce serait convenable pour moi de donner les noms de ces personnes, comme on le suggère?

Par M. Derbyshire :

Q. Je voudrais savoir si M. Sifton ou M. Preston sont de quelque façon attachés à la compagnie?
R. D'aucune façon.

Par M. Clarke :

Q. Je crois comprendre d'après le témoin que, comme une des conditions du contrat conclu, promesse a été donné par ce gouvernement, que les noms de ces personnes ne seraient pas divulgués. Est-ce là ce que vous avez dit?
R. Par le gouvernement lui-même, non.
Q. Par les officiers?
R. Par les officiers du gouvernement.

Par M. Miller :

Q. Par vous-même personnellement?
R. J'en suis un.

Par M. Barr :

Q. Dois-je comprendre que vous avez engagé votre promesse comme officier de la compagnie ou comme officier du gouvernement?
R. Comme officier du gouvernement, et depuis je l'ai engagé comme officier de la compagnie.
Q. Sans l'autorité du gouvernement ou sous votre propre responsabilité?
R. La déclaration que j'ai faite est que la compagnie refusait de conclure aucun arrangement si les noms de ses membres devaient êtrte publiés.
Q. Vous avez engagé le gouvernement?
R. En autant que je le pouvais.
Q. Vous vous représentiez vous-même, pas le gouvernement?
R. Peut-être que oui.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Cela eut-il la sanction du ministre?
R. Oui, il comprit absolument bien la chose.

M. Sproule.—Je demande la décision du président pour savoir si le témoin est approuvé, si ce n'est pas le droit de ce comité d'avoir le renseignement demandé?

Le TÉMOIN.—J'ai déjà expliqué ma position. De fait, la même chose s'est présentée l'année dernière, durant la session je crois, et des câblogrammes furent envoyés en Angleterre et au continent au sujet de cette même compagnie, et c'est là toute la difficulté. Si la chose pouvait être faite sans bruit, s'il était possible de vous donner discrètement le renseignement, je crois que ce serait très raisonnable.

Le PRÉSIDENT.—Si vous désirez ma décision, je vais vous la donner très vite. Je ne crois pas qu'il serait présentement dans les intérêts de ce comité ou du pays que nous demandions à M. Smart de répondre à la question qui lui a été posée. C'est la position que je prends.

M. MONK.—Je propose, monsieur le président, que le comité ne concours pas dans votre décision.

M. HUGHES (Victoria).—Je seconde la motion.

Sur division, la motion fut perdue, le vote donnant 20 pour et 24 contre.

Par M. Monk:

Q. M. Smart, l'engagement dont vous avez parlé et d'après lequel vous ne deviez pas divulguer les noms des membres de la compagnie, cet engagement, si je vous comprends bien, fut approuvé et accepté par le gouvernement ou par le ministre;

R. Oui.

Q. Vous l'avez tenu au courant de cela ?

R. Que les noms ne seraient pas donnés ?

Q. Oui.

R. Oui, il comprit la chose parfaitement.

Q. Et cela se passa en 1899, quand les négociations commencèrent ?

R. Ce fut de même tout le temps. De fait, tout récemment, ils ont dit, c'est-à-dire, tout récemment, la compagnie a dit que si le gouvernement décidait qu'il voulait que les noms fussent cités officiellement, elle demanderait qu'il lui fut permis de se retirer entièrement du contrat, plutôt que de les donner.

Q. Le ministre lui-même connaît-il ces noms ?

R. Il connaissait, je n'en doute pas, quelques-unes des personnes attachées à la compagnie.

Q. Pas toutes ?

R. Je ne le pense pas, je ne les connais pas toutes moi-même ?

Q. Mais comme sous-ministre, à cette époque, ayant à conclure les contrats qui transportaient notre système d'immigration à une compagnie pour l'Europe entière ?

R. Je n'ai pas conclu, j'ai simplement dressé un mémorandum ?

Q. Ayant pour objet la conclusion d'un contrat de cette nature, vous avez nécessairement dû vous enquérir du caractère de ces gens, de leur valeur financière, de leurs connaissances pratiques en matière d'immigration ?

R. J'étais rassuré sous ces rapports.

Q. Vous aviez fait des enquêtes ?

R. J'étais sans crainte là-dessus. Je ne dirai pas que j'avais fait des enquêtes, non.

Q. Qui conclut le contrat ?

R. Le gouvernement.

Q. Les arrangements ne furent-ils pas conclus pendant que vous étiez à Londres ?

R. Non, je ne le pense pas.

Q. Quel est ce M. Bluck qui signe comme gérant de la compagnie, dans le contrat de 1904 ?

R. Je ne puis dire quelle position il occupe.

Q. Vous le connaissez ?

R. Oui.

Q. Est-il le représentant de la compagnie à Amsterdam ?

R. Je crois qu'il est un des représentants de la compagnie, je ne puis dire plus.

Q. Quel est ce M. Colon qui signe comme secrétaire ?
R. Je le connais, oui; je pense qu'il est secrétaire de la compagnie.
Q. Quelle est son occupation ?
R. C'est un homme de paquebots océaniques.
Q. Un agent de transport.
R. Non.
Q. Qu'entendez-vous par homme de paquebots océaniques ?
R. C'est un homme qui s'occupe de transport par paquebots.
Q. Son bureau est-il à Amsterdam ?
R. La compagnie a un bureau.
Q. Non, mais M. Colon ?
R. Non, je ne le pense pas.
Q.Possède-t-il des vaisseaux ?
R. Non, je ne le pense pas.
Q. Est-il agent pour quelques lignes de paquebots ?
R. Je ne puis le dire.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Qu'est-ce qu'il fait en matière de transport ?
R. Je sais qu'il y est attaché.
Q. En quelque qualité: maître d'hôtel, capitaine ou propriétaire ?
R. Il m'est à peine possible de le dire.
Q. Possèderait-il un vaisseau ?
R. J'ignore s'il possède des vaisseaux ou non.
Q. En a-t-il jamais possédé ?
R. Je ne le sais pas.
Q. Vous avez parlé de transport, en quelle qualité ?
R. Je l'ignore.
Q. Comme maître d'hôtel sur un vaisseau ?
R. Je ne le sais pas.

Par M. Monk:

Q. Est-il pilote ?
R. Je ne sais pas.
Q. Peut-être marin breveté ? Connaissez-vous M. Carlesburg ?
R. Oui.
Q. Qu'est-il ?
R. Agent de paquebots.
Q. Est-il banquier ?
R. Je l'ignore.
Q. A-t-il envoyé le dépôt de $1,000 fait entre les mains du gouvernement quand le contrat a été conclu ?
R. Je ne puis le dire. La compagnie y a pourvu. Je ne sais pas s'il y a pourvu, ou non, pour la compagnie. Le dépôt a été fait au nom de la compagnie.
Q. Je vois une traite envoyée à M. Sifton par M. Carlesburg avec une lettre dans laquelle il envoie ce montant de $1,000 pour couvrir le dépôt requis de la compagnie. Vous l'avez rencontré personellement ?
R. Oui.
Q. Ce dépôt a-t-il été remboursé à la compagnie ?
R. Pas que je sache.. ...Le gouvernement l'a encore.
Q. Savez-vous si le montant en a été converti en espèces de ce côté-ci ?
R. Je le crois, parce que le gouvernement en a payé l'intérêt.
Q. Savez-vous si M. Carlesburg est attaché à la compagnie ?
R. Je ne puis répondre à cela.

ANNEXE No 2

Q. Savez-vous quel est le capital de la compagnie ?

R. Je ne puis le dire.

Q. Vous ne désirez pas le dire ?

R. Je ne le sais pas. Si je le savais, je ne crois pas que je pourrais en parler, je ne vois pas qu'il y eut de mal à le dire, si je le savais au juste, mais quant aux personnes attachées à la compagnie, je refuse absolument de parler.

Q. Quel est l'enregistrement de la compagnie en Hollande ? Ferait-il connaître les faits que vous refusez de dire ?

R. Je ne le sais pas. J'en ignore la nature. Tout ce que je comprends de la compagnie, c'est qu'elle est enregistrée en Hollande.

Q. A-t-elle un bureau ouvert à Amsterdam ?

R. Je ne saurais dire au juste, peut-être que non.

Q. En ce moment, comme question de fait, n'est-il pas vrai qu'il y a un bureau ouvert à Amsterdam ?

R. Je ne le sais pas.

Q. Et elle n'est pas représentée à Amsterdam pas un être vivant ?

R. Je ne puis pas dire cela ? Je reçois d'Amsterdam réponse à ma correspondance ; tout ce que j'ai d'affaires avec la compagnie vient d'Amsterdam. Il doit y avoir quelqu'un là.

Q. Quel est l'individu, la personne qui correspond avec vous ?

R. La "North Atlantic Trading Company".

R. Quelle est la personne ?

R. Je ne puis vous donner ce nom.

Q. Qui tient la plume : qui correspond ?

R. Je ne sais pas. Ce peut être un groupe de personnes. La lettre est toujours écrite à la machine.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Les signatures sont-elles clavigraphiées ?

R. Je le pense. Il y a toujours une initiale sur les lettres. Je ne sais pas de qui elle est, quelquefois je pourrais la tirer au clair si j'y regardais très soigneusement.

Par M. Monk

Q. Avez-vous eu occasion d'envoyer des chèques quand vous étiez au ministère?

R. Des chèques.

Q. Des chèques à la compagnie ?

R. On lui a payé ses primes quand j'étais au ministère.

Q. Payées par vous ?

R. Non, je ne le pense pas.

Q. Ces chèques seraient payables à la compagnie. Le ministère a-t-il eu occasion ?

R. Oui, souvent.

Q. Qui a encaissé ces chèques ?

R. Je présume que la "North Atlantic Trading Co" les a encaissés.

Q. Quelqu'un a dû les signer ?

R. Je n'en sais rien.

Q. A quelle époque, M. Smart, sur quelle base vous mettiez-vous pour fixer la prime au chiffre que vous aviez ?

R. Au commencement de 1899.

Q. Nous allons commencer au commencement ?

R. Je fis une proposition que je pensais devoir être praticable. Ce fut fait d'une façon purement arbitraire, car je n'avais personne pour m'aviser quant à l'arrangement que je pouvais conclure. Je fis ce que je considérais un bon arrangement pour le gouvernement si la compagnie pouvait l'exécuter. Nous fixâmes la prime sur une échelle mobile. Si vous voulez bien le remarquer, nous donnions une petite

prime pour un petit nombre d'immigrants, du moins nous commencions à un petit montant et nous augmentions à mesure que le nombre d'immigrants grossissait.

Q. Quelle était la prime alors ?

R. Je crois qu'elle allait tout le long de 17s., 6 d. à 25 ou 30 schillings.

Q. Suivant le nombre ?

R. Suivant le nombre. Plus il y avait d'immigrants, plus grosse était la prime.

Q. Je trouve dans une liasse, marquée " D " par le secrétaire du comité, une lettre de vous, du 25 janvier 1905 ?

R. 1905 ?

Q. Oui.

R. Il n'y avait pas de contrat de cette nature en 1908.

Q. Dans la liasse " D " il y a une lettre de lord Strathcona, en date du 23 novembre 1898, dans laquelle le Haut-Commissaire dit : " Après avoir étudié la question à fond je suis venu à la conclusion que nous ferions mieux de ne pas déranger à présent les arrangements en existence, surtout en vue du fait déjà mentionné, que, prenant la somme totale de l'émigration continentale comme base de calcul, nous ne payons pas $5 pour tête mais $2.50.

R. C'est de la moyenne qu'il parle là.

Q. Une minute. " Mais seulement $2.50 ", mais au commencement de sa lettre il dit : " Dans mes débats avec les agents des paquebots, je leur ai fait comprendre que le gouvernement reconnaissait les efforts qu'ils faisaient pour promouvoir l'immigration au Canada, et que si l'on avait en vue une réduction du chiffre de la prime, qui leur est maintenant payée, il y avait aucun désir de faire quoi que ce soit qui pût paraître dur ou mesquin. Avez-vous eu quelque communication de lord Strathcona ou celui-ci exprima l'opinion que la prime payée à la compagnie était trop élevée ?

R. Je ne me souviens de rien, non.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Savez-vous d'une façon positive si M. Sifton ou M. Preston font partie de la compagnie ?

R. Je puis déclarer positivement que ni l'un ni l'autre n'en sont.

Q. Comment le savez-vous ?

R. Je dois le savoir, ayant eu d'une façon ou d'une autre, tant à faire avec le contrat.

Q. Vous ne savez pas qu'ils n'en sont pas ?

R. Je suis sûr qu'ils n'en sont pas, et personne n'en est, excepté les gens mentionnés.

Par M. Monk :

Q. Je désire demander à M. Smart quel est durant la première année, le système qui a servi pour s'assurer du nombre exact d'immigrants sur lesquels il y avait une prime à payer ?

R. C'est entre la compagnie et le gouvernement.

M. Monk.—Je veux savoir quels sont les moyens que nous avons adoptés pendant toutes ces années, pour s'assurer que la compagnie remplit cette condition du contrat qui oblige à faire de la propagande et à distribuer des brochures, je veux aussi savoir si les paiements ont été détruits d'année en année. Il y a aussi quelques questions secondaires et je crois de ne pouvoir les poser toutes aujourd'hui, je ne veux pas abuser du comité et M. Smart aura donc à revenir.

Puis le comité s'ajourne.

Ayant lu la précédente transcription de ma déposition, je la certifie exacte.

JAMES A. SMART.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 62,

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni aujourd'hui à dix heures a.m., sous la présidence de M. McKenzie.

M. MONK.—Avant de procéder à l'examen de M. Smart—et j'ai quelques questions très peu nombreuses à lui poser—permettez-moi de dire que mon attention a été appelée sur le fait que les témoins que nous avons interrogés jusqu'ici, n'ont pas été assermentés, je crois qu'il sera plus régulier que nous recevions les dépositions en la manière ordinaire. Naturellement, jusqu'ici dans ce comité, nous nous sommes simplement occupés de questions touchant l'agriculture et nous avons entendu, par les officiers du ministère de l'Agriculture, ce que j'appellerai des lectures donnant des informations générales sur ce sujet, et la nécessité de prêter serment n'existait pas. La question qui nous occupe maintenant est quelque peu différente, parce que nous référons à des faits et à des chiffres sur lesquels il est nécessaire d'avoir une preuve d'une nature régulière. Nous ne pouvons aller aux Communes et déposer un rapport déclarant que nous avons reçu des dépositions quand nous ne l'avons pas fait. Je proposerais donc que toute déposition reçue devant ce comité, concernant l'immigration, soit donnée sous serment et afin que nous soyons en mesure de rapporter les renseignements appris par ce comité comme étant des renseignements basés sur la preuve. Il va de soi que je dis ici sans aucune arrière-pensée à l'égard d'aucun des témoins, parce que je n'ai pas un seul doute quel qu'il soit que cela changera le moindrement la nature de leur témoignage, mais seulement pour que les dépositions soient reçues d'une façon régulière sous serment.

Motion adoptée.

M. JAMES A. SMART est assermenté et son examen continue comme suit:—

Par M. Monk :

Q. Avez-vous eu l'occasion de lire les déclarations que vous avez faites devant le comité à la dernière séance?

R. Rien qu'une partie.

Q. Trouvez-vous que c'est un rapport exact que vous avez déclaré?

R. Pas tout à fait. Là où j'ai trouvé des inexactitudes j'ai fait les changements nécessaires, mais pratiquement parlant, le rapport est exact.

Q. Vous vous en tenez encore à l'opinion que vous ne pouvez donner à ce comité des renseignements sur les directeurs, officiers et autres personnes intéressées dans cette "North Atlantic Trading Co."?

R. Oui, encore.

Q. Vous avez déclaré à la dernière séance que cette compagnie avait été organisée et légalement constituée en Hollande?

R. C'était au meilleur de ma connaissance et croyance. Je ne l'ai pas dit positivement, mais c'était là ce que je croyais être.

Q. Si elle a été légalement constituée en Hollande et enregistrée là, quelles raisons pouvez-vous avoir pour refuser au comité ce renseignement que le comité pourrait obtenir en se donnant la peine d'examiner les documents publics de ce pays?

R. Parce que j'ai donné ma parole que les noms ne seraient pas révélés . Il est peut-être bon pour moi d'expliquer que ce ne sont pas les noms de représentants nominaux ou de membres de la compagnie—je ne vois pas qu'il y eut si grosse objection à

divulguer cela—mais ce sont les noms des gens qui sont réellement derrière la compagnie que nous nous objectons à donner, j'en ai fait connaître les raisons à la dernière séance, c'est-à-dire que cela pourrait avoir pour effet de détruire leurs affaires.

Q. Et c'est parce que ces gens pourraient être accusés d'enfreindre les lois de ces pays où ils font affaires ?

R. Cela pourrait être, oui.

Q. Mais je vois par le contrat qu'ils se sont engagés à ne pas enfreindre, d'aucune manière, les lois du pays ?

R. C'est à quoi nous leur avons demandé de voir. Nous avons demandé que le contrat pourvut à cela de façon à éliminer les difficultés qui auraient pu surgir entre quelqu'un de ces pays et le Canada par son acceptation du contrat.

Q. De sorte que, comme je le comprends, bien qu'il y ait un article distinct dans le contrat pourvoyant à un strict respect des lois de ce pays, la propagande ne peut être poussée sans encourir le reproche que la compagnie enfreint ces lois ?

R. Je désire dire que nous avons la certitude que le gouvernement du Canada ne pourrait faire cette propagande sans enfreindre les lois, sans quoi il le ferait peut-être. Les membres de la compagnie sont dans cette branche d'affaires, ils sont dans les affaires de transport et ils y sont depuis des années et des années. Ils savent comment faire ce travail. Le gouvernement du Canada——

Q. Pardon, parlez-vous des affaires maritimes ou des agences de passagers ?

R. Des affaires générales en matière de transport de passagers.

Q. Ils ne possèdent aucun vaisseau ?

R. Pas que je sache, mais ils représentent toutes les lignes.

Q. Pouvez-vous m'indiquer quelques bureaux sur le continent occupés par cette compagnie et ses officiers, des bureaux ouverts au public comme étant les bureaux de la *North Atlantic Trading Company?*

R. Pas sous ce nom, non.

Q. Pas cela, non, voulez-vous dire, sans doute, qu'ils ont des relations d'affaires avec des agents de passagers dans les différentes parties du continent, mais qu'ils n'ont de bureaux nulle part ?

R. Non.

Q.Au Canada ont-ils un bureau à leur propre nom ?

R. Non.

Q. Vous les remplacez tout simplement ?

R. C'est là tout.

Q. Mais vous ne tenez pas bureau ?

R. Comme agent, je suis simplement un agent pour la compagnie. Si elle avait ouvert un bureau dans quelqu'un de ces pays d'Europe que j'ai mentionnés, je n'imagine pas qu'il le serait longtemps si l'on découvrait le genre d'affaires qui s'y fait.

Q. Vous croyez qu'il serait immédiatement supprimé par les autorités?

R. Cela arriverait si les autorités apprenaient que la compagnie a un contrat avec le gouvernement canadien.

Q. J'aimerais que vous apprissiez au comité quel était le système de contrôle adopté pour s'assurer du nombre d'immigrants sur lesquels des primes étaient payables et si ce système fut changé ou modifié de notre terme d'office ?

R. Le système n'a jamais été changé. Il y a simplement ceci: Tous les immigrants du continent débarquant dans quelque port canadien, sont reçus par des officiers du ministère de l'Intérieur. Après l'examen médical, chaque immigrant est amené devant un officier du ministère, et questionné sur un certain nombre de sujets, entre autres son occupation ou quelles étaient ses intentions en venant au Canada. S'il se dit cultivateur, il est enregistré comme tel. Il y a eu un changement. Autrefois, l'agent au port de mer n'envoyait pas une liste de tous les immigrants. Le plan en vigueur, tel que je le comprends aujourd'hui, simplement que chaque information des compagnies de traansport va au ministère à Ottawa, portant toutes les questions touchant les occupations. Vous comprenez que l'information de transport, est

d'abord préparée par le ministère et chaque vaisseau arrivant au Canada doit donner l'information concernant chaque passager avant que celui-ci débarque. Puis cette information est revisée par les officiers du gouvernement et les occupations sont constatées et marquées dans chaque cas. Ceci est envoyé au ministère et celui-ci tire de tout cela, les personnes classifiées comme cultivateurs ou serviteurs de plus de 18 ans, venant des pays où cette compagnie opère et ces personnes sont placées au crédit de la compagnie. Puis les rapports des officiers américains touchant toutes les personnes qui viennent des pays du continent et qui ont demandé à venir par les Etats-Unis, sont envoyés au ministère et celui-ci en fait la déduction.

Q. Par qui ?

R. Par le bureau américain, à Montréal, je crois que c'est le bureau principal.

Q. Envoyés par les commissaires des Etats-Unis ?

R. Par les commissaires, oui, et tous les noms rapportés comme ceux de personnes ayant passé par les Etats-Unis sont retranchés des listes préparées par les officiers du ministère. C'est là le système. On ne peut mettre en doute la précision de ce système de comptabilité.

Q. A ce propos M. Smart: J'ai en mains le dernier rapport annuel du commissaire général de l'immigration des Etats-Unis, dans lequel on trouve le rapport du commissaire à Montréal, maintenant M. Clark autrefois M. Watchorn. Dans ce rapport les immigrants d'Europe sont classés sous trois rubriques. Il y a d'abord les arrivages dans les ports canadiens sur l'Atlantique enregistré dans la circulaire ministérielle n° 97—c'est-à-dire ceux qui arrivent au Canada enregistrés pour les Etats-Unis—12,881 pour l'année finissant le 30 juin 1905. Une seconde classe de ceux enregistrés par les bureaux de frontière chargés d'investigations spéciales dans la circulaire ministérielle n° 97, se compose de ceux qui sont arrivés dans ce pays enregistrés pour le Canada, mais qui dans le cours d'une année ont changé d'opinion et sont allés aux Etats-Unis, 9,142. Une troisième classe se compose de ceux qui ont été enregistrés par les bureaux de frontière chargés d'investigations spéciales dans la circulaire ministérielle n° 43—c'est-à-dire ceux qui après l'année expirée ont décidé d'aller aux Etats-Unis—20,076 . En tout 42,099, je ne vois pas dans les listes du ministère, produites devant le comité, de rapports d'officiers américains nous donnant des informations au sujet de ce grand nombre de gens venus d'Europe et des îles britanniques et du continent, et appartenant à ces trois classes, qui sont dans la suite allés aux Etats-nis. Les rapports ont-ils été envoyés régulièrement au cours des cinq dernières années ?

R. Je ne puis dire pendant combien de temps ils ont été envoyés, mais ils le sont régulièrement, je suis certain de cela, je ne pense pas que ce soit depuis longtemps, pas plus de trois ou quatre ans, mais je ne suis pas sûr à ce sujet.

Q. A part ces trois classes ?

R. Je pourrais expliquer à ce sujet que les seules personnes qui sont déduites, du crédit de la "North Atlantic Trading Co." naturellement, sont celles qui sont classifiées aux ports comme cultivateurs. L'état que vous avez examiné comprend toutes les classes venues du continent. Il ne saurait y avoir de questions quant au système qui prévaut présentement au ministère pour la déduction de chaque personne allant aux Etats-Unis et qui a été classifiée comme cultivateur. Plus que cela, le ministère remonte à plusieurs années, deux ou trois comme je comprends que c'est la règle aujourd'hui. Il remonte à presque n'importe quel nombre d'années et s'il rencontre les noms de personnes non créditées à la compagnie—par exemple des personnes qui ont pu venir il y a deux ans, en 1904 et pour lesquelles la compagnie a été créditée et payée—si dans les comptes de cette année ce nom paraît et est vu sur la liste, il est déduit.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Parait où ?

R. Dans le rapport de l'officier américain

Q. Devons-nous comprendre que tous les passagers qui traversent aux Etats-Unis sont enregistrés ?

R. Oui, au Canada. Chacun d'eux reçoit un certificat ou bien il ne peut pas entrer aux Etats-Unis.

Q. Tous les passagers ?

R. Tous les étrangers.

Q. Mais comment pouvez-vous arriver à le savoir. J'ai surveillé ces choses de très près ces deux ou trois dernières années. J'ai vu plusieurs personnes traverser aux États-Unis ces jours derniers et il ne leur a jamais été dit un mot?

R. Parce qu'elles avaient leurs certificats je présume.

Q. Elles n'ont jamais eu de certificats, je les ai remarquées?

R. A quel endroit ?

Q. A Buffalo.

R. Pas plus tard qu'au cours des six derniers mois il y a eu des protestations à cause des personnes de langue anglaise allant du Canada aux Etats-Unis.

Par M. Taylor :

Q. Je sais qu'il en passe tous les jours à Gananoque et aucune question ne leur est posée ?

R. Je crois comprendre que chaque officier de douanes des Etats-Unis est un officier exécutant les lois de l'immigration et je suis certain d'être dans le vrai. J'ai vu à Brockville des gens qui ont été empêchés de traverser aux Etats-Unis.

Par M. Taylor :

Q. Pour chaque centaine de gens qui y vont, y en a-t-il un de déduit ?

R. Ils ne sont pas étrangers alors.

Q. Etrangers ou quoi qu'ils puissent être, ils traversent la frontière à Fort-Erié?

R. Je puis vous donner des exemples pour vous montrer combien les Américains sont particuliers. Il y a des gens qui sont arrivés aux ports de l'Atlantique, des passagers venant du continent, et qui se sont rendus jusqu'au Territoire de Washington. Ils se sont faufilés sans obtenir leurs certificats et ils ont été ramenés, le Pacifique Canadien ayant été forcé de les transporter aux ports de mer pour être déportés.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Le cas dont vous parlez fut celui d'un duc anglais. Je l'ai vu déporté par un officier américain.

R. Je parle d'étrangers.

Q. Il serait un étranger en autant que les Etats-Unis sont concernés. Il pénétra dans le Territoire de Washington, quelles qu'aient pu être les circonstances, et un officier américain le ramena, mais je suppose que la compagnie Allan dut payer pour cela ?

R. La compagnie Allan et le Pacifique Canadien.

M. Hughes (Victoria).—Non, la compagnie Allan paya le tout pour les Pullmans et le reste.

Par M. Monk :

Q. Ce que je veux savoir de vous, M. Smart, c'est ceci. De ces trois classes, ceux qui sont enregistrés, ceux qui dans l'année décident de traverser de l'autre côté, ceux qui après un an font de même et sont classifiés pour les autorités américaines, quand nous avons payé chaque année un gros montant à votre compagnie, vous voulez dire qu'on a trouvé une méthode mathématiquement exacte de retracer ces immigrants et de les déduire des sommes payées à votre compagnie ?

R. Aussi exactement qu'il est possible que ce soit fait.

Q. Croyez-vous possible de faire cela ?

R. Je ne dirai pas que cela soit possible à une fraction près, mais d'une façon générale, c'est possible et ç'a été fait.

R. Oui.

Q. Mais ne les a-t-on pas pris à Montréal, pensez-vous?

R. Ils venaient de Montréal?

Q. Parce que, je pense, les officiers de frontière aux autres ports n'envoient pas leurs rapports à Montréal?

R. Oui, de tout le Canada: Montréal est le quartier général.

Q. Mais pas durant l'année?

R. Oui, tous les autres officiers sont sous-officiers de Montréal, qui est le quartier central, et les rapports sont là. La plupart des gens, naturellement, qui sont allés aux Etats-Unis sont ceux qui ont été à Winnipeg. Plusieurs ont demandé la permission de traverser.

Q. Il y a encore une autre classe: celle des immigrants qui arrivent d'Europe; je parle maintenant de ceux du continent seulement, qui dans les dix jours, bien qu'ils soient enregistrés pour le Canada, décident d'aller aux Etats-Unis. De ceux-là qui, me dit-on sont des immigrants d'Europe, il y en a plus de 950 à 1,000 qui, dans cette catégorie, c'est-à-dire dans les dix jours après leur débarquement à Halifax, Saint-Jean, Québec ou Montréal, décident d'aller aux Etats-Unis et traversent la frontière après s'être enregistrés pour le Canada?

R. Oui.

Q. Je ne crois pas que vous puissiez retracer ces 1,000 immigrants?

R. Oui. S'ils sont à destination de quelque point du Canada, ils doivent s'adresser aux officiers des Etats-Unis pour avoir un certificat qui leur permettra de traverser la frontière.

Q. Oui, mais je crois que cette nouvelle classification n'existe que depuis très peu de temps?

R. Non, depuis de nombreuses années, autant que je sache.

Q. Dans les dix jours, ou en n'importe quel temps?

R. Si le passager est à destination de Montréal, il doit avoir son certificat. Les gens de la première classe que vous avez mentionnés sont examinés aux ports de mer par les officiers américains qui y sont postés. Ils les passent ou refusent de les passer, et dans ce dernier cas les immigrants sont déportés. Mais s'ils sont admis, ils sont autorisés à pénétrer dans le pays, sans aucune difficulté, parce qu'ils ont le certificat de l'officier posté au port de mer. Dans tous ces cas, ils doivent avoir tout de même un certificat.

Q. Naturellement, ils sont tenus d'avoir un certificat, mais ce que je veux dire, c'est ceci——

R. Je crois qu'une très petite proportion de ceux qui obtiennent des certificats sont, dans tous les cas, des cultivateurs.

Q. Je crois qu'il y en a plusieurs, mais je parle de cette classe, de cette catégorie de gens qui arrivent enregistrés pour le Canada et dans le cas desquels le rapport est fait par l'officier canadien posté au port de débarquement : Vous, ou au moins votre compagnie a alors droit à la prime de 1 livre sur chacun de ces immigrants?

R. Oui.

Q. Puis, dix jours après, ou dans les dix jours, ils font leur choix et vont aux Etats-Unis. Avez-vous jamais reçu au ministère une liste de ceux qui ont bénéficié de cette disposition de la loi américaine?

R. Dans les dix jours?

Q. Oui.

R. Certainement, les listes sont toutes renvoyées au ministère.

Q. Avez-vous cette liste séparément?

R. Je le crois; je ne sais pas si le ministère a cette liste séparément, mais nous avons la liste de toutes les personnes qui en ont fait la demande.

Par M. Fisher:

Q. Il n'y a pas de division de temps? Dix jours?

R. Non, dix jours ou un an, ce sera la même chose. Toutes les personnes qui en font la demande sont inscrites dans le rapport.

Par M. Monk:

Q. Je vois ainsi, dans le rapport en question que, parmi ces immigrants qui viennent des Etats-Unis au Canada et ont été refusés après examen médical, il y eut, l'an dernier, 492 immigrants qui arrivèrent au Canada et furent évidemment acceptés par vos officiers médicaux, mais avaient été refusés à la frontière comme atteint de trachoma, 492. Ces personnes sont restées au Canada, quelques-unes d'entre elles venaient-elles du territoire assigné à votre compagnie, et la prime a-t-elle été déduite pour cette raison?

R. Je ne puis répondre à cette question; je ne connais pas la chose.

Q. Doutez-vous que leurs noms ne furent pas déduits?

R. J'en doute beaucoup, si ces personnes étaient quelque peu de la classe portée au crédit de notre compagnie au commencement.

Q. Avez-vous une liste des personnes affectées de trachoma?

R. Il n'y a pas de doute que le ministère l'a.

Par M. Lalor :

Q. Le ministère aurait-il une liste de ceux qui ont fait la demande?

R. Oui.

Q. Et ceux qui ne l'ont pas faite en gardez-vous un régistre?

R. Ils ne peuvent pas arriver aux Etats-Unis sans avoir un certificat.

Q. Mais ils le font?

R. Non. C'est le devoir des officiers de douanes de les renvoyer, s'ils n'ont pas un certificat et ils les renvoient.

Q. Je crois comprendre que vous avez simplement une liste de ceux qui font la demande et que cette liste est déduite?

R. Oui.

Q. Et de ceux qui vont aux Etats-Unis sans faire la demande, vous n'en avez aucune liste?

R. Non, je le crois pas.

Q. Vous avez été payés pour eux?

R. Oui, s'ils sont cultivateurs.

Par M. Monk :

Q. Depuis quand existe entre les officiers canadiens et les officiers américains cet arrangement qu'ils devront fournir régulièrement cet état à la division de l'immigration?

R. Depuis trois ou quatre ans si je me rappelle bien.

Q. Vous étiez au ministère quand cet arrangement a été fait?

R. Oui.

Q. Avec qui l'avez-vous conclu?

R. Je crois que M. Scott l'a fait avec M. Watchorn à Montréal.

Q. Et cette information a été envoyée régulièrement à votre ministère?

R. Je le comprends ainsi.

Q. A-t-elle été communiquée à votre compagnie?

R. Oui, car dans les états envoyés les déductions sont toujours indiquées.

Par M. Turriff :

Q. Je crains que la question posée par l'honorable député d'Haldimand (M. Lalor) soit quelque peu obscure. Il a demandé si, dans le cas où des immigrants n'ayant pas demandé un certificat, traversaient aux Etats-Unis, il se serait pas fait de rapport à leur sujet et il a demandé aussi si votre compagnie avait reçu une prime sur ces dits immigrants?

R. Oui, s'ils étaient cultivateurs.

Q. Si je comprends bien, la prime n'est payée que sur environ un tiers à une moitié des immigrants qui viennent des pays où notre compagnie fait affaires, de sorte que ces immigrants pourraient partir d'ici et aller aux Etats-Unis sans certificat, mais s'ils font cela, la plupart du temps une classe autre que les cultivateurs, une classe de gens sur lesquels notre compagnie ne reçut pas de prime?

R. Pratiquement parlant, il n'y a pas de cultivateurs dans ce cas.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Je me souviens que vous vous êtes objecté à quelques réclamations produites par la "North Atlantic Trading Co." au sujet des Galiciens, alors que vous étiez sous-ministre. La compagnie allégua dans ses réclamations qu'ils étaient tous cultivateurs et je me rappelle fort bien, que vous avez dit croire que la moitié seulement l'étaient.

R. Je ne crois pas avoir dit cela, car je pense que tous étaient des cultivateurs, je suppose que vous voulez plutôt parler du montant du pécule. En 1902 nous avions une échelle de pécules, c'est-à-dire qu'un cultivateur galicien était tenu de posséder un certain montant d'argent pour mettre la compagnie en droit d'être créditée.

Q. Oui, mais le cas que je crois avoir soulevé est sous le dernier contrôle mentionné, 1904. C'est mon impression.

R. Bien——

Q. Je constate, il est vrai, qu'il y eut beaucoup de pourparlers?

R. Je n'aurais jamais pu formuler cette réclamation, parce que je n'y crois pas, je les crois presque tous cultivateurs.

Q. Vous savez que dans quelques pays d'où viennent ces immigrants, les terres sont très petites. Vous ne classerez pas comme cultivateurs un homme qui n'a que trois, quatre ou cinq acres?

R. J'ignore qu'il y ait d'aussi petites terres que cela, mais les jardiniers doivent être considérés comme de la classe agricole, et ils n'ont que de petites terres. Dans leur cas, on ne dit pas "fermiers" mais ils sont de cette classe.

Q. Je regrette de ne pas avoir votre lettre?

R. Moi aussi, mais je suis certain que vous vous trompez là-dessus.

Par M. Taylor :

Q. Quel registre garde le ministère des occupations des immigrants qui viennent au Canada?

R. Le nom de chaque immigrant débarquant au Canada est enregistré au ministère.

Q. Quelle est la proportion enregistrée comme cultivateurs ou serviteurs?

R. Je crois que les serviteurs de plus de 18 ans et que les cultivateurs venant d'Europe sont, d'après les rapports, d'un peu plus d'un tiers du nombre total, c'est-à-dire qu'un tiers des immigrants venant d'Europe sont des cultivateurs et des serviteurs de plus de 18 ans.

Q. Combien?

R. Je dis que les cultivateurs et les serviteurs venant d'Europe, de plus de 18 ans, composent à peu près ou un peu plus, le tiers de l'immigration totale du continent au Canada.

Q. Oui. Comment vous assurez-vous que ces immigrants sont de cette classe? sur leur simple déclaration?

R. Oui.

Par M. Lake :

Q. Je suppose qu'étant connu que cette compagnie veut surtout des cultivateurs, la chose habituelle pour l'étranger est de dire ce qu'il considère comme plus spécialement acceptable. Il sait qu'il sera très cordialement reçu s'il est cultivateur et aussi que cette compagnie étant profondément intéressée à amener des cultivateurs dans ce

pays, il est très possible que les agents suggèrent à ces immigrants de se donner comme cultivateurs?

R. J'en doute très fort, je l'ai entendu supposer, mais c'est très douteux.

Q. Parlant de ce que je sais personnellement au sujet d'un immigrant venu du Canada et qui me dit être cultivateur, je constate qu'il ne pouvait faire aucun travail sur une terre.

R. D'où venait-il ?

Q. De la Galicie.

Par M. Roche (Marquette):

Q. Plusieurs de ces immigrants ne savent pas l'anglais ?

R. C'est vrai.

Q. Et ils s'y annoncent par l'intermédiaire d'un interprète, leur intention est de devenir cultivateur ?

R. Oui.

Q. De qui cet officier dépend-il ?

R. L'interprète est un officier du gouvernement.

Q. Je vois dans le contrat avec la *North Atlantic Trading Company* que le nombre de Galiciens, Polonais et Buckowiniens est restreint à 5,000?

R. C'est le chiffre maximum.

Q. Est-ce 5,000 par année ?

R. Oui.

Q. Pourquoi une restriction quant à ces gens en particulier ?

R. D'abord, quand le premier contrat fut conclu, une échelle de pécule fut imposée à ces gens pour la raison que peut-être il y avait trop de Galiciens de la classe très pauvre qui venaient, de sorte qu'une échelle de pécule ou apport leur fut imposée. Mais depuis ce temps, il est plus facile pour 40,000 Galiciens ou 40,000 personnes de cette classe appartenant aux trois ou quatre nationalités mentionnées, de les faire venir au Canada, et il n'était que juste de la part du gouvernement de limiter le nombre sur lequel il y aurait prime à payer et en même temps d'abolir entièrement l'échelle de pécule.

Q. Cela ne s'applique pas à d'autres nationalités, disons les Allemands, qui nous arrivent en très grand nombre ?

R. Non, parce qu'il est beaucoup plus difficile d'avoir des immigrants allemands que les autres.

Q. Croyez-vous que les Galiciens sont plus faciles à faire émigrer que les gens présentement ici ?

R. Oui, ils sont plus nombreux.

Q. L'échelle de pécule ne s'applique pas à eux ?

R. Oui.

Q. Beaucoup parce qu'ils ne disent pas la vérité au sujet de l'argent qu'ils possèdent.

R. Oui, c'est le cas jusqu'à un certain point.

Q. S'ils ne sont pas véridiques quant au montant d'argent qu'ils possèdent, n'y a-t-il pas chance qu'ils ne le soient point non plus quant à leur occupation ?

R. Non, je ne crois pas qu'en arrivant ici, un étranger avoue, répondant à la question, qu'il n'a qu'un petit montant d'argent. Je crois possible que plusieurs Canadiens feraient la même chose s'ils allaient dans un pays étranger où on leur poserait la même question.

Par M. Lake :

Q. Je ne comprends pas très bien. Est-ce de fait courant que lorsqu'un cultivateur immigre ici avec sa femme et ses enfants, la prime est payée sur toute la famille ?

R. Oui.

Q. Sur chaque membre de la famille ?

R. Homme, femme et enfants.

Q. Vous avez dit que les immigrants cultivateurs étaient environ pour un tiers ?

R. Oui.

Q. M. Scott a dit que c'était environ la moitié?

R. Je n'ai peut-être pas été bien compris. La compagnie reçoit une prime sur environ un tiers des immigrants continentaux. Il y a une forte proportion de cultivateurs parce qu'on ne paye maintenant que sur ces nationalités en particulier que mentionne le contrat, mais je n'ai aucun doute que la proportion des cultivateurs qui viennent du continent puisse être de 50 ou 60 pour 100.

Q. Alors vous payez la prime sur tous les cultivateurs ?

R. Les pays du continent ne sont pas tous compris dans le contrat.

Par M. Fisher :

Q. Je suppose qu'il en vient plus que les 5,000 ?

R. Oui, et c'est pour cela qu'une limite est imposée.

Par M. Lake :

Q. Pouvez-vous nous dire le nombre de ceux venus des pays sud de l'Europe ?

R. C'est, je crois, dans le rapport annuel du ministère, je n'ai pas vu celui de cette année.

Q. Vous pouvez nous le faire savoir, car je suppose que c'est une très petite proportion. Vous savez cela probablement mieux que moi ?

R. Je n'ai pas vu le rapport annuel de cette année.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Avec qui correspondez-vous au nom de la compagnie ?

R. La *North Atlantic Trading Company.*

Q. A quelle adresse lui écrivez-vous ?

R. Amsterdam.

Q. Avez-vous de la correspondance avec M. Preston?

R. En rapport avec la compagnie? Pas comme agent de la compagnie, non.

Q. Vous correspondez avec M. Preston?

R. Si j'en ai l'occasion.

Q. De fait, avez-vous eu l'occasion de lui écrire au cours de l'année?

R. Bien, je ne sais pas, je suppose que oui.

Par M. Lake:

Q. Je crois comprendre que vous êtes l'agent de la compagnie?

R. Oui.

Q. Depuis quelle date?

R. Je crois avoir commencé le premier mai, l'an dernier ; je ne suis pas absolument certain de la date.

Q. Avez-vous objection à nous dire si vous êtes à salaire ou à commission?

R. C'est une question à laquelle je me suis plutôt objecté à la dernière séance; je n'y vois rien de particulier, mais je pensais que ce n'était pas une matière d'intérêt public, la manière dont je suis rémunéré de mes services.

Q. Je crois que la manière dont vous êtes payé—salaire ou commission—est un objet d'intérêt public ?

R. Si vous vouliez expliquer pourquoi, réellement, vous me posez cette question...

Q. Je veux savoir si vous êtes intéressé dans le nombre d'immigrants qui partent pour ici?

R. Certainement, je le suis.

Q. Cela signifie une augmentation de salaire pour vous?

R. Oui.

Q. De sorte que pratiquement vous êtes payé à commission?

R. Oui.

Q. Avez-vous objection à nous dire qui a signé votre nomination et quelle est son adresse, pour nous donner quelque idée?

R. Je ne puis répondre à cela—la "North Atlantic"——

Q. Vous avez objection à nous le faire savoir?

R. "La North Atlantic Trading Company" est le seul nom que je me rappelle en ce moment.

Q. Cette compagnie, qui n'a aucun bureau à son nom et est inconnue aux membres de ce comité, est de toutes manières un livre scellé, car nous ne pouvons obtenir le nom et l'adresse d'un seul des officiers attachés à la compagnie?

R. Vous avez mon nom comme agent ici?

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Vous faites affaires présentement à Montréal?

R. Oui.

Q. Vous avez un autre genre d'affaires, à part d'être agent de cette compagnie?

R. Oui.

Q. Parlant comme ex-sous-ministre de l'Intérieur, le ministère a-t-il eu des difficultés avec les pays du continent depuis que le contrat est en vigueur?

R. Aucune.

Q. Pas du tout?

R. Aucune.

Q. Quand le système de payer une prime sur les immigrants du continent a-t-il été introduit, pouvez-vous le dire?

R. Il le fut, je crois, par sir Charles Tupper, en 1882, m'apprend M. Scott.

Q. Il envoya quelqu'un sur le continent promouvoir l'immigration?

R. Il envoya M. Dyke.

Q. Qu'arriva-t-il à M. Dyke?

R. Il fut mis en prison.

Q. Après que son élargissement fut obtenu, qu'advint-il en tant que l'immigration est concernée?

R. Pour ce qui regard la propagande?

Q. Oui?

R. Elle fut poussée tout comme auparavant.

Q. Jusqu'à ce que le contrat fut fait?

R.Oui.

Par M. Clarke:

Q. Quelle prime payait-on?

R. Un louis.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Il y a d'autres pays qui font de la propagande d'immigration sur le contient?

R. Oui, il y a plus de gens qui vont dans l'Amérique du Sud qu'au Canada.

Q. Comment font-ils leur travail?

R. D'après le même système que le nôtre, seulement ils payent des primes beaucoup plus fortes. Dans le cas du Brézil, on me dit que la prime monte jusqu'à $20, par cultivateur. Cela peut comprendre sa famille. Mon informateur dit que cette prime paya presque ses frais de transport au Brézil, parce que le transport à ce pays est beaucoup moins cher que le transport au Canada; pas beaucoup plus de la moitié.

Q. Avec ce système, combien coûtent au Canada les immigrants venant du continent?

R. Je crois que le dernier état du ministère donne quelque chose comme $1.45 ou $1.50 par tête pour les immigrants du continent?

Q. C'est la dépense du Canada pour avoir des immigrants du continent?

R. La compagnie est payée plus que cela c'est-à-dire 1 louis par tête d'immigrants cultivateurs venant des pays compris dans le contrat, excepté ceux venant de Galicie, de Buckowinie et de Pologne.

Par l'honorable Fisher :

Q. La compagnie n'est payée que pour les cultivateurs et les serviteurs ?

R. Oui, ça représente une moyenne d'environ $4.00 par tête.

Par M. Barr

Q. Cela comprend-il les agents ?

R. Tout.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. Que voulez-vous dire par le coût de $1.50 par tête ?

R. C'est pour toutes les classes d'immigrants du continent. La moyenne peut être d'un peu plus de $4.00 par tête pour les cultivateurs et les serviteurs venant de pays compris dans le contrat.

Q. Dans les autres pays : l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse, la France et la Belgique, quel est le coût ?

R. Si je me rappelle bien, le coût pour les cultivateurs d'Angleterre est de $13.43 par tête.

Q. Cette dépense est faite uniquement pour agents et annonces ?

R. Oui.

Q. Il en coûte moins pour obtenir des immigrants avec ce système qu'avec l'ancien.

R. Ni la France ni la Belgique ne sont compris dans ce contrat, et le coût par cultivateur de ces pays, l'an dernier s'est monté à $28 par tête pour les immigrants que nous avons eus de ces deux pays. C'est là que le gouvernement opère lui-même.

Par M. Clarke :

Q. Il y a là des agents d'immigration ?

R. Oui.

Par M. Fisher :

Q. Il n'y a là aucune loi empêchant le travail du gouvernement?

R. Non, bien qu'il y ait objection à la propagande, surtout en Belgique.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. En ce qui concerne les pays où opèrent la compagnie, il serait absolument impossible, sans grandes difficultés, d'obtenir quelque succès au point de vue de la propagande ?

R. Je suis sûr que cela ne se pourrait pas.

Q. L'encouragement est en vue des classes agricoles de ces pays ?

R. Tout-à-fait. On n'encourage pas les autres classes.

Q. Quelle classe d'immigrants va présentement des pays d'Europe aux Etats-Unis

R. Certainement pas des cultivateurs.

Q. Ce sont des gens qui restent dans les villes ?

R. Presque tous, je crois qu'il est allé l'an dernier 4,500 immigrants classifiés comme cultivateurs. Il y a à part cela des aides cultivateurs.

Q. L'Australie s'occupe-t-elle d'immigration du continent ?

R. Je n'en suis pas sûr, mais j'ai vu la chose discutée très vivement en Angleterre et je présume qu'elle le sera sur le continent.

Q. J'ai vu tout récemment une assertion dans un des journaux comportant que le contrat avec la compagnie entraînait une dépense de près d'un million de dollars. Comme agent de la compagnie, que dites-vous de cela ?

R. Je crois que la chose a été dite—il était dit que ce contrat entraînait une dépense d'un million de dollars pour le temps qu'il durerait : dix années, mais ce n'est pas réellement un contrat de dix années. Dans un sens, c'en est un, pas dans l'autre.

Q. D'après le taux présent, combien d'immigrants ce montant donnerait-il au Canada ?

R. Environ 250,000.

Q. Des cultivateurs—la classe agricole?

R. Oui.

Q. 250,000.

R. Oui, c'est la moyenne du coût actuel.

Q. Alors si un million était dépensé pour des fins d'immigration sur la base présente, nous aurions une classe agricole de 250,000 ?

R. Oui.

Q. S'établissant sur la terre ?

R. Oui.

Q. Sur ce quart de million combien de cultivateurs *bona fide* s'établiraient sur les terres ?

R. Ce serait assez difficile à dire.

Q. Quelle proportion, un sur cinq ?

R. Ce sera une proportion assez juste.

Q. Environ 50,000 cultivateurs ?

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Ce chiffres comprend les familles ?

R. 50,000 terres seraient occupées. Peut-être ce serait plus que cela dans le Nord-Ouest parce que tous les jeunes gens de plus de 18 ans peuvent obtenir le *homestead,* de sorte qu'ils pourraient tous prendre des terres.

Q. Vous avez dit à M. Ross que c'était là le seul moyen d'obtenir des immigrants de ces pays. Savez-vous de quelque manière si des gens déjà établis ici envoient de l'argent et des billets de passage à leurs amis ?

R. Je sais cela.

Q. Avez-vous une idée du nombre envoyé ?

R. Du nombre de gens ?

Q. Oui.

R. Non, je n'en ai pas une idée exacte.

Q. Vous savez combien d'argent a été envoyé l'an dernier. On a déclaré qu'un million de dollars était parti par l'intermédiaire d'une banque de Winnipeg?

R. Ce serait là une question difficile à tirer au clair. J'ai été moi-même dans ce genre d'affaires, l'an dernier, et le montant n'est pas aussi considérable que je le pensais.

Q. Votre poste d'affaires est à Montréal?

R. A Winnipeg, aussi, jusqu'à tout récemment.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du montant envoyé?

R. Je crois pleinement qu'il n'a pas été envoyé moins d'un million de dollars en Europe, non pour des billets particulièrement, des mandats et des billets tout autant que des espèces renvoyées par des immigrants.

Q. Cela amènerait tout un nombre de gens?

R. Oui.

Par M. Ross (Yale-Coribou):

Q. Dans quel genre d'affaires étiez-vous avant d'être sous-ministre? Vous étiez dans les affaires?

R. Oui, au Manitoba.

Q. Vous êtes-vous jamais occupé de publicité pour les journaux?

R. Je ne me rappelle pas que je m'en sois beaucoup occupé.

Q. J'en suis chagrin. La question que j'allais vous poser est celle-ci: comme hommes d'affaires, pensez-vous qu'il serait possible de retracer les résultats d'annonces?

R. Je sais cela dans le genre d'affaires où je suis aujourd'hui, parce que j'annonce actuellement.

Q. Si vous étiez dans le commerce de quincaillerie, vous ne pourriez pas les retracer?

R. Vous le pouvez jusqu'à un certain point, mais généralement parlant, non.

Q. Si vous dépensez $100 en annonces et que quelqu'un veut acheter pour $12 de vous, vous ne pourrez pas dire si c'est à cause de votre annonce?

R. Non.

Q. Cette "North Atlantic Trading Co." en conformité avec son contrat est tenu de faire la publicité dans ces pays?

R. Oui.

Q. Elle est tenu de payer pour sa propre publicité?

R. Oui, elle dépense beaucoup pour cela; le gouvernement n'est pas tenu de dépenser quoi que ce soit.

Q. Quelle est sa méthode d'annoncer?

R. En très grande partie par la poste. Elle envoie des circulaires, elle prépare des livres qui peuvent entrer dans une enveloppe et ces livres sont envoyés d'un pays à un autre, c'est-à-dire qu'elle a les noms des cultivateurs et des gens qui paraissent devoir se déplacer et de ses bureaux dans les différentes villes elle expédie ces circulaires. Par exemple un grand nombre seront envoyées en Allemagne ou dans quelque autre pays; le fait est qu'elle en envoie un très grand nombre de Londres, Angleterre.

Q. C'est-à-dire par la compagnie?

R. Oui, et je crois aussi de la Belgique de la même manière. Les difficultés sont ainsi évitées.

Q. La compagnie aaynt envoyé un certain cultivateur dans certains pays d'Europe, les circulaires ou livres, dans le but de l'influencer par les renseignements qu'ils contiennent et de le disposer à se rendre au Canada, vous n'avez pas de moyens de savoir s'il a été ou non influencé par ces renseignements?

R. Absolument aucun.

Q. La seule chose est le résultat?

R. Oui, mais il y a encore les annonces dans les journaux et les conférences qui sont faites.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Comment se fait-il que ces conférenciers ne soient pas arrêtés?

R. Si vous voulez me permettre de vous l'expliquer: la conférence n'est pas faite sur le Canada, mais sur quelque sujet général, quelque sujet particulier ayant trait à quelque partie du pays, mais non le Canada, est choisi mais le Canada est toujours mentionné comme une grande contrée agricole.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Toujours à propos d'annoncer, si par littérature distribuée par cette compagnie, certains cultivateurs viennent au Canada et sont satisfaits, une chose naturelle pour cette famille ou ce chef de famille, c'est de communiquer la bonne nouvelle aux amis?

R. Oui, c'est tout à fait le temps, il n'y a pas de doute à ce sujet.

Q. Mais tout cela provient du fait que la compagnie annonce?

R. Ce doit être cela pour la raison——

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Depuis combien de temps existe la compagnie?

R. Pardon un moment seulement. Pour la raison qu'en 1898 nous eûmes 5,400 immigrants des pays compris dans le contrat tandis que maintenant, je ne sais pas si

c'est en 1903 et 1904 ou toute autre année, nous en eûmes près de 28,000 de ces mêmes pays, c'est-à-dire l'immigration totale.

Par M. Fisher :

Q. C'est-à-dire 28,000 sur lesquels vous avez reçu la prime?

R. Non, non, mais nous avons eu 28.000 immigrants des mêmes pays d'où, avant que le contrat soit fait, nous n'en avions eu que 5,400.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Quand ce contrat a-t-il été passé avec la compagnie ?

R. Pour la première fois en 1899.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Cette compagnie sans contrat avec la compagnie avait à dépenser une forte somme pour un travail de ce genre ?

R. Elle doit dépenser $15,000 par année et elle reçoit une allocation spéciale de £750 en considération de la dépense additionnelle de £1,000 qu'elle fait dans les pays scandinaves. Ce qui fait environ $20,000 par année.

Q. Elle dépense ce montant et compte sur les annonces pour les profits ou retours ?

R. Oui.

Q. Elle ne reçoit pas d'argent s'il n'y a pas de résultats?

R. Non, dans le cas de la compagnie les résultats d'abord et le paiement ensuite.

Q. C'est pour cette raison que le gouvernement dut faire le contrat pour un certain nombre d'années, parce que le travail dans la première année par la compagnie tout en ne produisant pas de résultats cette année-là peut lui être profitable les années suivantes.

R. C'est ce que la compagnie a prétendu.

Par M. Blain :

Q. Le gouvernement exerce-t-il quelque contrôle sur la littérature expédiée ?

R. Oui, elle est toute soumise au gouvernement; elle est toute ici.

Q. Avant qu'elle soit envoyée, elle doit être approuvée par le gouvernement?

R. Oui, si le gouvernement objecte, il peut canceller tout envoi.

Par M. Lalor :

Q. Comment faites-vous la preuve au gouvernement du montant que vous dépensez ? Quelle preuve lui donnez-vous ?

R. Il a un certificat, lequel est, je pense, attesté par une déclaration statutaire.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. L'autre jour un témoin a dit que ces comptes n'existaient pas?

R. Mais les compagnies envoient les copies des livres, des annonces et de chaque journal où ces annonces paraissent.

Par M. Monk :

Q. Ils ne sont pas dans les liasses ?

R. Bien, ils sont ici. L'an dernier depuis que j'ai eu affaires avec la compagnie, celle-ci a envoyé une énorme boîte contenant toutes sortes d'imprimés et de brochures ?

Par M. Fisher :

Q. Cette compagnie opère dans certains pays du continent européen qui sont nommés dans le contrat ?

R. Oui.

Q. Et le ministère a un registre de tous les immigrants qui viennent de ces pays au Canada ?

R. Oui.

Q. Le nombre total de ceux qui viennent de ces pays se trouve ainsi enregistré au ministère?

R. Oui.

Q. Et le nombre des primes payées à la compagnie est aussi enregistré au ministère ?

R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire à peu près quelle proportion des immigrants de ces pays est payée—je ne parle que des cultivateurs et des serviteurs?

R. Oui, la proportion, je pense, est d'un peu moins d'une moitié.

Q. Un peu moins que la moitié du nombre total d'immigrants de ces pays ?

R. Oui.

Q. Le paiement est au taux de $1 par tête ?

R. Oui.

Q. Comme question de fait alors nous avons de ces pays près de deux fois plus d'immigrants que le nombre pour lequel on paye ?

R. A peu près.

Q. En chiffres ronds la dépense pour cette compagnie est la seule dépense faite au nom du Canada dans ces pays ?

R. Oui.

Q. Comme question de fait les immigrants venant de ces pays compris dans le contrat passé avec la *North Atlantic Trading Company* au lieu de coûter £1 par tête, ne coûte pas au delà de dix schillings par tête pour la totalité ?

R. Pas plus que cela.

Q. Il y a d'autres pays en Europe où le gouvernement du Canada fait de la propagande d'immigration ?

R. Oui

Q. Vous avez dans le ministère un registre du nombre d'immigrants venant de ces pays et des sommes d'argent qui y sont dépensées?

R. Oui.

Q. Savez-vous personnellement pour ce qui concerne les quelques dernières années, combien a été par tête le coût des immigrants venant des autres pays du continent ?

R. J'ai fait une estimation pour la France et la Belgique; deux des pays où le gouvernement opère lui-même par ses agents et par ses propres annonces.

Q. C'est à peu près les seuls pays où il se fait quelque travail ?

R. Oui.

Q. Quel est le coût dans ces pays ?

R. Je pense que le coût total est d'environ——M. Scott m'apprend qu'il est de $12.54 par tête.

Q. C'est environ cinquante schellings par tête d'immigrants venant de France et de Belgique, tandis que ceux venant des pays mentionnés dans le contrat ne coûtent qu'environ dix schellings ?

R. A peu près.

Q. C'est-à-dire que les immigrants de France et de Belgique coûtent environ cinq fois plus?

R. Oui.

Q. Quel est le coût des immigrants venant de la Grande-Bretagne, des Iles Britanniques, au Canada, par tête, environ?

R. Près de $4.75, je crois.

Q. Près d'un louis?

R. Environ.

Par M. Monk:

Q. Le témoin inclut le coût de vos agents commerciaux?

R. Ceux que j'inclus sont nommés comme agents d'immigration seulement.

Q. Non, il y a M. Pouselle.

R. Pas M. Pouselle, seulement M. Wiallard et M. Foursin en France, et M. Cœli en Belgique.

Q. Ceux qui sont nommés comme agents d'immigration sont inclus, bien qu'ils ont d'autres devoirs?

R. Je ne parle que des agents d'immigration.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Vous ne comprenez pas M. Jackson et ces messieurs?

R. Non, rien que les agents d'immigration.

Q. La dépense en Angleterre est pour les fins d'immigration distinctement et ne comprend pas du tout les agents commerciaux?

R. Non.

Q. Cela ne comprend pas la publicité et le travail de cette espèce?

R. Tout ce qui est dépensé concernant l'immigration.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Vous avez dit qu'entre autres méthodes de publicité dans ces pays prohibés, vous adoptiez celle d'annoncer dans les journaux?

R. Oui.

Comme sous-ministre, vous passait-on des copies de journaux dans lesquels la compagnie annonçait?

R. Oui.

Q. Elles sont présentement en liasse au ministère?

R. Oui, elles devraient l'être.

Par M. Lake :

Q. Quelle a été la moyenne de la dépense pour les immigrants britanniques?

R. Environ $4.75.

Q. Et 65,359 sont venus l'an dernier?

R. Je ne parle pas de l'an dernier; je ne sais quel a été le nombre.

Q. L'année précédente, ce fut 50,000?

R. Je crois que c'est de l'année précédente dont je parlais.

Q. De sorte que vous avez payé en moyenne pour les immigrants de la Grande-Bretagne les dépenses du bureau du Haut-Commissaire non comprises, $4.75 par tête?

R. Je crois que c'est à peu près cela.

Par M. Gordon:

Q. Parlant des sommes payées pour l'immigration, je désire savoir si cette assertion est vraie ou non. C'est une assertion publiée dans le *Mail and Empire* d'hier. dans un rapport du discours de M. Foster, et qui est comme suit: Le gouvernement a subventionné la compagnie au montant de $1,000,000. Je désire savoir si cette assertion est exacte ou non?

R. Elle ne l'est pas.

Par M. Lalor:

Q. Je crois que le témoin vient de faire la déclaration que cela monterait à $1,000,000?

R. Non.

Q. Avez-vous connaissance que pendant que vous étiez au ministère ou depuis que vous l'avez quitté, la "North Atlantic Trading Company" a renvoyé de l'argent au gouvernement, à cause d'immigrants qui sont depuis allés aux Etats-Unis?

R. Non, ces sommes sont toutes reportées sur l'année suivante.

Q. Quand elle règle à la fin de l'année et que des immigrants traversent aux Etats-Unis, après la fin de l'année, de quelle façon est-ce chargé?

R. Au compte de l'année suivante.

Q. Vous êtes sûr que cela a été fait?
R. Il n'y a pas de doute là-dessus.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Annuellement?
R. C'est toujours fait. Les états ne sont dressés qu'une fois par année.

Par M. Monk :

Q. Et la compagnie n'a pas d'agents accrédités? Est-ce que votre compagnie est intéressée dans la commission qui est toujours payée aux agents de passagers sur leur enregistrement d'immigrants pour le Canada?

R. Non.

Q. Quelle est la commission que reçoivent habituellement les agents de passagers —dix schellings par tête?

R. Je ne puis le dire.

Q. Voulez-vous dire que ces agents ne reçoivent aucune récompense de votre compagnie pour enregistrer les immigrants pour le Canada, plutôt que de les envoyer ailleurs?

R. Oui, ils en reçoivent. Ils ont une prime en plus de la prime ordinaire d'agents de transatlantiques.

Q. Que reçoivent-ils?

R. Je ne puis le dire exactement. Cela varie. Il peut y avoir des agents qui reçoivent de 4 à 5 schellings par tête.

Q. N'est-il pas de fait que ces immigrants reçoivent leurs billets de l'agent de passagers à Londres, qui est M. Léopold?

R. Immigrants du continent?

Q. Oui.

R. Non, je ne crois pas qu'un seul le reçoive.

Q. Correspondent-ils avec M. Preston, règle générale, avant de décider de partir?

R. Non.

Q. Ils ne correspondent pas?

R. Non, il peut y avoir une lettre occasionnellement, mais en général ils ne correspondent pas.

Q. Ces annonces sont généralement signées par M. Preston?

R. Par la compagnie.

Q. Les annonces pour induire les immigrants?

R. En Angleterre.

Q. Dans n'importe quel pays?

R. Non, je ne le pense que quelque annonce le soit.

Q. Vous avez dit que ce système de prime était le seul moyen par lequel vous pouviez avoir des cultivateurs qui viennent de ces pays au Canada?

R. Le seul moyen de faire des affaires.

Q. Comment se fait-il que les Etats-Unis aient un tel nombre d'immigrants quand il y a des lois défendant une propagande? Je vois par le dernier rapport qu'ils ont eu de l'Autriche-Hongrie 34,932 immigrants du Danemark, 3,382, de la Belgique près de dix fois autant que nous, 8,000, de la Grèce, 10,000, des Pays Bas, 4,000, de l'empire russe et de la Finlande, 16,671 et du Royaume-Uni, 45,702.

M. Ross (Yale-Caribou).—Etaient-ils cultivateurs?

Par M. Monk :

Q. Plusieurs, sans doute, l'étaient juste autant qu'il en est venu ici. Comment obtiennent-ils cette immense immigration, si supérieure en nombre à la nôtre, sans nul appareil financier tel que le nôtre?

R. Cela s'explique facilement, je crois. C'est un pays différent du nôtre.

Q. Le Canada est aussi bon que les Etats-Unis?

R. Une des difficultés que nous avons se trouve dans le fait que le Canada appartient à une nation étrangère. Quand un immigrant va aux Etas-Unis, il en devient partie, mais quand ils viennent au Canada, ils viennent pratiquement dans un pays britannique: c'est comme aller en Grande-Bretagne. Je suis certain que pendant plusieurs années ce fait a été un avantage énorme aux Etats-Unis pour attirer les gens. Mais le genre d'immigrants qu'ils ont, nous n'en voulons pas du tout. Des 800,000 qui sont allés aux Etats-Unis l'an dernier, si vous faites abstraction des aides-cultivateurs et vous ne trouverez qu'environ cinq pour 100 qui fussent des cultivateurs, nous ne désirons pas les mêmes classes qu'ils ont.

Q. En rapport avec cela, votre compagnie n'a absolument aucun moyen de vérifier si un immigratn est un cultivateur. Le gouvernement d'ici ne vérifie pas cela?

R. Oui.

Q. Je vous demande pardon, non dans la preuve obtenue. N'est-il pas de fait comme matière d'expérience, que l'on dit à tous ces immigrants d'Europe avant leur départ pour ici qu'il est dans leur intérêt de se déclarer cultivateurs, que c'est un mot qui a forcé le talisman, que toutes leurs difficultés seront aplanies s'ils se déclarent cultivateurs.

R. Je ne crois pas que cela soit.

Q. Etes-vous vous-même intéressé comme actionnaire de quelque façon dans la "North Atlantic Co." ?

R. Non, je ne l'ai jamais été.

Par M. Ross (Yale-Caribou) :

Q. Je présume que le ministère de l'Intérieur a une assez juste connaissance de ce qu'il advient des immigrants sur lesquels il a payé une prime à la compagnie?

R. Il peut en retracer un très grand nombre.

Q. Et beaucoup d'entre eux sont cultivateurs dans le Nord-Ouest aujourd'hui?

R. Il n'y a pas de doute là-dessus.

Q. Et si vous étiez sous-ministre de l'Intérieur vous pourriez dire approximativement quel est le pour 100 des cultivateurs sur lesquels vous avez payé prime à la compagnie qui cultive réellement au Nord-Ouest aujourd'hui?

R. Oui, cela pourrait être retracé, mais ce serait une tâche énorme. Vous auriez à embrasser tout le pays pour le découvrir, je ne sais pas comment vous pourriez arriver à trouver la chose exactement.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Vous avez dit que vous ne pourriez pas envoyer un homme partout, je ne suppose pas que vous pourriez trouver chaque cultivateur?

R. Vous pourriez retracer——

Q. Le savez-vous si vous ne perdez pas d'immigrant sur lequel vous payez prime?

R. Nous croyons qu'ils sont là.

Par M. Fisher :

Q. En ce qui regarde l'immigration de ces mêmes pays et de l'Europe continentale généralement parlant aux Etats-Unis, est-ce que la principale raison qui pousse cette immigration aux Etats-Unis n'est pas l'envoi dans leur pays natal par des gens des Etats-Unis, d'argent et de rapports sur leurs succès ce qui en induit d'autres à venir aux Etats-Unis?

R. Il n'y a aucun doute que c'est un puissant facteur.

Q. Et les gens de ces pays qui sont déjà aux Etats-Unis agissent comme les meilleurs agents d'immigration pour amener d'autres personnes aux Etats-Unis?

R. Il ne peut y avoir de doute là-dessus et la même chose se développe ici.

Q. Mais cela ne fait que commencer?

R. Oui.

ANNEXE No 2

Par M. Derbyshire :

Q. Et les 80,000,000 de gens des Etats-Unis ont plus d'influence que 6,000,000 ?
R. Oui.

Par M. Ingram :

Q. Vous avez dit que près de $15,000 étaient dépensés pour des fins de publicité ?
R. Oui.
Q. Pouvez-vous nous dire quelle somme de littérature le gouvernement fournit à la *North Atlantic Trading Company* ?
R. Autant que je sache, je crois qu'il n'en fournit pas du tout.
Q. Etes-vous très sûr de cela ?
R. A vrai dire, pas très sûr, je crois que l'an dernier il a fourni à la compagnie quelques cartes dont le prix a été déduit de son compte après fourniture à la compagnie.
Q. C'est tout ce que le gouvernement lui a fourni et le coût en a été déduit du compte de la compagnie ?
R. Oui, la compagnie m'a écrit disant que le gouvernement pouvait les fournir et m'a demandé si je ne pouvais obtenir pour elle 40,000 cartes pour certaines brochures, parce que les cartes publiées ici sont meilleures que tout ce qu'elle pouvait se procurer. J'en parlai à M. Scott qui me dit: "Nous aurons à les mettre au débit de la compagnie", je répondis : "très bien". Et ce fut fait.
Q. Le gouvernement a-t-il en Angleterre de la littérature qui pourrait servir ?
R. Je ne crois pas qu'il ait de la littérature pour l'étranger.
Q. Est-ce qu'une partie de la littérature que vous avez en Angleterre sert à aider à l'immigration dans les pays étrangers ?
R. S'il y en a elle n'est pas destinée à cette fin, sauf pour la France et la Belgique.
Q. Ce n'est pas une réponse. Savez-vous si c'est le cas ou non ?
R. Je ne le pense pas, je ne puis le dire positivement.
Q. Vous n'êtes pas en mesure de le dire ?
R. Je suis en mesure de dire que cette littérature ne sert pas à cette fin, j'en suis presque sûr.
Q. M. Gordon a fait allusion à une assertion du *Mail* d'hier au sujet d'un million de dollars, et vous avez déclaré à ce comité qu'il a un million d'engagé dans un contrat de dix ans ?
R. Non, je n'ai pas fait cette déclaration. En réponse à M. Ross qui me demandait si nous dépensions un million, ce que nous obtiendrions, j'ai répondu que nous aurions 250,000 immigrants—50,000 ou 60,000 familles. Comme question de fait même avec un contrat de dix ans, sur la moyenne des dernières quatre années, la compagnie ne recevait pas un million, mais environ un demi-million.
Q. Avez-vous dit quelque chose au sujet d'un contrat de dix ans, peut-être que vous aviez un contrat de dix ans, parce que tout ce que le gouvernement a besoin de faire pour l'interrompre, c'est de donner un avis de quatre ans, de sorte que c'est en réalité un contrat de quatre ans.
Q. Nous venons à ce sujet. Supposons qu'il dure dix ans, entraînera-t-il la dépense de un million ?
R. Pas au taux présent.
Q. A combien se montera-t-elle ?
R. Environ $550,000, je crois.
Q. Ça peut être davantage ?
R. Ce serait possible si nous pouvions avoir les immigrants, mais d'après la moyenne des dernières quatre années ce serait environ $550,000.
Q. Alors, dans votre jugement, ce ne pourrait d'aucune façon être $1,000,000 pour les dix ans ?
R. Je ne dirai pas cela.

Q. Puis quand M. Gordon vous dit en lisant l'assertion au sujet du million : " Cette assertion est-elle exacte ? " Vous répondez non ?

R. Je réponds certainement non.

Q. Sans qualifier votre déclaration comportant que le montant pourrait être de $1,000,000 pour dix ans ?

R. D'après ma position et mes renseignements actuels, oui.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. La déclaration était que la compagnie avait été subventionnée au montant de $1,000,000 ?

Par M. Ingram :

Q. Je ne veux pas avoir la déclaration, mais les faits ?

R. Ce pourrait être $2,000,000 si on laissait courir le contrat dix ans et si nous pouvions avoir des immigrants.

Q. Mais pour pouvoir le terminer, vous aurez à avoir un avis de quatre années ?

R. Oui.

Par M. Gordon :

Q. Si $1,000,000 ou $2,000,000 étaient dépensés et valeur reçue, il n'y aurait pas de plaintes, mais la déclaration est que le gouvernement a subventionné la compagnie au montant de $1,000,000, j'ai demandé si cette assertion était exacte ? C'est un rapport du discours de M. Foster au club Borden, à Toronto.

Par M. Ingram :

Q. Vous parlez, M. Smart, du moyen de savoir combien d'immigrants ont été amenés par cette compagnie. N'est-il pas de fait que quand vous avez été devant ce comité, pendant des années, cette même question vous a été posée, que vous avez répondu que vous n'en aviez aucun moyen et que votre ministère n'avait aucun moyen particulier de retracer où allaient ces immigrants ?

R. Ce n'était pas du tout l'arrangement, nous ne sommes pas supposés faire cela.

Q. De fait, vous ne l'avez pas fait?

R. Non.

Q. Vous ne l'avez pas fait ?

R. Ce n'est pas dans le contrat. Le contrat en est un de propagande générale, donnant crédit à la compagnie pour les personnes d'une certaine classe venant de certains pays.

Q. C'est-à-dire que si un cultivateur est amené ici vous devez accepter sa déclaration, quant à son occupation?

R. Oui.

Q. C'est le cas ?

R. Oui.

Q. Vous ne les suivez pas quand ils viennent ici pour voir la terre sur laquelle ils se placent et savoir s'ils sont réellement cultivateurs ou non ?

R. Il serait difficile de suivre 10,000 ou 15,000 personnes de cette manière pendant quelques mois.

Q. Si je vous disais que je connais deux personnes qui se sont déclarées être cultivateurs et qui, lorsqu'un cultivateur les emploie, ne savent pas atteler un cheval, cette déclaration aurait-elle quelque chose de nouveau pour vous ?

R. Je doute beaucoup qu'ils se soient donnés comme cultivateurs quand ils sont arrivés.

Q. Et c'est là votre seule réponse?

R. C'est tout ce que je puis dire.

ANNEXE No 2

Par M. Gorden :

Q. Votre compagnie est-elle subventionnée de quelque manière ?

R. Non, il lui est simplement payé une commission sur le travail qu'elle fait.

Q. C'est-à-dire qu'elle a à vendre un certain nombre de services avant de recevoir l'argent ?

R. C'est ce que nous faisons.

Par M. Lake :

Q. Toute la propagande est faite par ces gens-là dans ces pays ?

R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire ce que deviennent les exemplaires du "Nord Wester" journal allemand publié à Winnipeg et fortement subventionné par le gouvernement. Sont-ils envoyées sur le continent ?

R. Je suppose que oui, mais je ne me rappelle pas.

Q. Si oui, cela aiderait-il votre compagnie ?

R. Certainement, je le suppose, si on distribue ces exemplaires.

Q. Puis il y a un journal islandais publié à Winnipeg dont mille exemplaires sont distribués chaque semaine, je crois.

R. Oui.

Q. Ce journal est également envoyé sur le continent ?

R. Non, si c'est un journal islandais, il doit être envoyé en Islande.

Q. N'y a-t-il pas une prime sur les immigrants islandais ?

R. Non.

Par M. Wilson :

Q. Voulez-vous nous dire combien d'argent la compagnie a reçu du gouvernement ?

R. Combien en tout ?

R. Oui.

R. Non, je ne le puis pas.

Q. Je constate que dans votre lettre qui se trouve on liasse, vous vous plaignez que la compagnie n'ait pu obtenir de règlement de compte depuis deux ou trois ans ?

R. La compagnie se plaignait.

Q. Mais vous représentez la compagnie dans vos lettres? Avez-vous enfin obtenu un règlement ?

R. Pas pour toutes les réclamations, non.

Q. Vous ne l'avez pas obtenu le 30 juin dernier ?

R. Non, pas ce que je considère un règlement en plein.

Q. Vous ne vous êtes pas entendu avec le ministère à ce sujet?

R. Non.

Q. Je constate que les états dans quelques-uns de ces documents que vous avez reçu, ou du moins que la compagnie a reçu $282,000. Vous avez aussi déclaré qu'aucun de ces pays n'avait protesté ?

R. Oui.

Q. Je me rappelle que l'an dernier un de ces pays protesta. Je crois que c'est la Belgique, mais je ne sais pas ?

R. La Belgique n'est pas dans le contrat.

Q. Cela se peut.

R. Mais je sais qu'il y a eu une protestation de la part de la Belgique quand j'étais sous-ministre. J'y ai répondu moi-même.

Q. Il y a un article de votre contrat de la "North Atlantic Trading Co." disant que la compagnie doit violer les lois de ces pays dans lesquels elle opère ?

R. Certainement.

Q. Tout de même vous refusez de donner les noms de peur de gêner ses opérations plus tard et vous voulez que le gouvernement l'encourage à violer les lois ?

R. Pardon, je puis dire clairement au comité, que la compagnie ne peut venir à nous pour discuter toute l'affaire, elle a simplement dit : "Ce dont vous avez besoin au Canada, croyons-nous ce sont des immigrants de certaines classes". Nous avons répondu : "Oui". La compagnie a dit : "Vous consentez à payer d'après les résultats, c'est-à-dire après que ces gens seraient arrivés au Canada" ? "Oui", avons-nous répondu.

Par M. Ingram :

Q. Quand cela est-il arrivé ?

R. Au commencement. Puis elle a dit : "Cela ne vous importe pas qui nous sommes, pourvu que nous vous donnions la marchandise. Vous ne payez qu'après que vous avez les gens". Nous avons répondu : "Non". "Parce que, a continué la compagnie, cela ferait une grosse différence pour nous, nous ne pouvons passer de contrat si le gouvernement insiste pour rendre nos noms publics." Mes instructions sont que dans ce cas, elle fera annuler le contrat.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Pourquoi avez-vous fait mettre dans le contrat un article comportant que la compagnie ne devrait pas violer la loi?

R. J'ai expliqué cela avant ce matin. Nous avons dit que c'était une protection pour le gouvernement canadien.

Q. Une protection pour le gouvernement canadien?

R. Ce fut la seule que nous pûmes obtenir.

Par M Ingram:

Q. Je n'étais pas présent à l'autre séance, quand on vous a interrogé, et je voudrais vous poser de nouveau certaines questions. A votre connaissance, y a-t-il quelque député fédéral qui fasse partie de la "North Atlantic Trading Company"?

R. Non.

Par M. Sproule:

Q. Ai-je raison de comprendre que vous ne savez du tout combien la "North Atlantic Trading Company" a reçu d'argent jusqu'à ce jour?

R. Je ne puis donner les montants en entier, je ne les ai pas. J'ai fait une estimation de ce qu'elle a reçu dans les quatre dernières années, et je crois que c'est environ $255,000; je ne sais pas combien c'était avant cela.

Q. Environ $255,000?

R. $220,000 ou $225,000.

Q. Avez-vous fait quelque estimation approximative de ce que pourrait avoir été la dépense totale par le gouvernement en vertu du contrat avant que vous en fassiez partie, quand vous représentiez le gouvernement ?

R. Non, nous croyons seulement que cela se chiffrait par un montant comparativement faible. Il va de soi qu'il y a toujours possibilité que la chose se monte à un chiffre très considérable, mais nous ne nous sommes jamais attendus de payer plus de $50,000 ou $60,000 par année.

Q. Si je vous comprends bien, les immigrants qui viennent de ces pays deviennent dans une certain mesure des agents d'immigration eux-mêmes, quand ils écrivent à leurs gens de là-bas?

R. Oui.

Q. Et il est logique de compter sur la venue d'un nombre croissant d'immigrants chaque année?

Q. Quant au fait que, dans les quatres dernières années, il a été payé $225,000 ou $250,000 pour des immigrants de ces pays, ne vous attendiez-vous pas qu'il y eût augmentation durant la balance des dix ans?

R. Oui, je pense qu'il y aura augmentation, si on laisse le contrat subsister, je suis certain de pouvoir adopter des mesures et des plans en préparation, grâce aux-

quels j'espère augmenter l'immigration d'Allemagne et des pays scandinaves de 15,000 ou 20,000 par année.

Q. Quel pour 100 d'augmentation serait-ce sur le chiffre actuel?

R. Cinquante pour 100 de plus; je ne veux parler que de ces deux pays du nord.

Q. Si cela peut être le résultat, il s'ensuit que l'assertion du *Mail* n'est pas éloignée d'être juste, c'est-à-dire qu'il y aura près d'un million de dépensé, car vous augmentez le nombre de cinquante pour 100; celà n'arriverait-il pas bien près de ce chiffre à la fin du terme?

Par M. Miller:

Q. Si je vous comprends bien, vous dites que l'assertion de M. Foster qu'un subside de $1,000,000 a été payé à votre compagnie est absolument erronée et fausse.

R. Cette assertion n'est pas exacte et ne peut l'être.

Q. Je désire savoir s'il est de quelque façon à votre connaissance que quelque membre du gouvernement, que quelque agent d'immigration à l'emploi du gouvernement, ou quelque personne liée de quelque façon au gouvernement a quelque intérêt financier dans la "North Atlantic Trading Company"?

R. Je n'en connais pas un seul.

Par M. Lalor:

Q. Savez-vous si les personnes attachées à la compagnie—connaissez-vous les noms des membres de la compagnie?

R. Je ne connais pas les noms des incorporateurs; je connais les noms de quelques-unes des personnes qui sont derrière la compagnie.

Q. Comment pouvez-vous affirmer qu'aucun membre des communes ne fait partie de la compagnie?

R. Je dis qu'à ma connaissance aucun membre, aucun fonctionnaire du gouvernement n'en est ou n'en a jamais été.

Q. Alors, vous ignorez entièrement qui compose cette compagnie, et quand vous répondez à M. Miller qu'aucun membre des communes ou du gouvernement ou qu'aucun de leurs agents n'a d'intérêt dans la compagnie, vous ne savez pas qui ils sont?

R. Ce serait ridicule, si je ne pouvais pas répondre correctement à cette question, vu que je suis la seule personne au Canada qui connaisse la compagnie. Les membres de la compagnie font l'ouvrage, et ils m'ont donné tous les renseignements que j'ai sur l'ouvrage qu'ils font. Il serait absurde pour moi de dire que des membres du parlement d'ici ou toute autre personne sont membres de la compagnie, parce qu'ils ne pourraient l'être hors de ma connaissance. C'est impossible, je ne connais aucun membre du parlement canadien qui fasse partie de la compagnie.

Q. Croyez-vous qu'il est également absurde de dire que vous ignorez qui compose cette compagnie, puis d'assurer que des membres du parlement n'en font pas partie?

R. J'ai répondu au meilleur de ma connaissance, c'est ce que j'ai à dire.

Q. Alors, vos renseignements à ce suet ne sont pas très bons?

R. Je les crois absolument exacts.

Q. Savez-vous s'il y a quelqu'un, demeurant au Canada, qui soit membre de cette compagnie?

R. Je ne crois pas qu'il y en ait.

Q. Quelqu'un en Angleterre?

R. Je ne le pense pas.

Q. Vous devriez certainement être capable de nous dire quels sont les membres de la compagnie?

(Pas de réponse).

Par M. Miller :

Q. Vos seuls motifs et raison pour taire les noms de la compagnie, c'est que cela retarderait et gênerait le travail de la compagnie pour amener les immigrants présentement disponibles ?

R. Cela arrêterait toute l'affaire.

Q. Je comprends que c'était là la seule raison?

R. C'est la seule, je serais heureux de donner les noms.

Q. Et pour cette seule raison?

R. Oui, c'est la seule raison.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Vous paraissez établir une différence entre la compagnie et les gens derrière la compagnie comme étant deux facteurs différents dans l'affaire?

R. Oui.

Q. Les personnes derrière la compagnie qui n'appartiennent pas à la compagnie, participent-ils dans les profits?

R. Ce sont les seules personnes qui y participent.

Q. La compagnie n'a rien; elle ne se compose que de mannequins.

R. Je crois, s'il y a moyen de s'expliquer ainsi, que ce ne sont que des figurants.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Vous avez laissé entendre que vous perfectionniez un plan pour avoir plus d'immigrants?

R. Oui, de la Scandinavie et de l'Allemagne.

Q. D'après ce que vous savez des gens qui viennent de ces pays croyez-vous qu'ils seraient de bons travailleurs sur les voies ferrées?

R. Oui.

Q. Et ils s'établiront sur des terres?

R. Oui.

Q. Les seuls autres immigrants pour travailler comme manœuvres sont les Italiens?

R. Oui.

Q. Et ils ne s'établissent pas sur les terres ?

R. Ils travaillent sur les chemins de fer aussi longtemps qu'il y a de l'ouvrage et ils s'en vont.

Q. On a dit l'autre jour que M. J. D. McArthur qui a un contrat pour 400 milles du Grand-Tronc-Pacifique aurait besoin de 10,000 pour cette entreprise; je crois que c'est là une estimation raisonnablement modérée. Or, si le Grand-Tronc-Pacifique doit être construit en sept ou cinq années, qu'importe le chiffre, on dit qu'il faudra une armée de 100,000 hommes pour faire le travail. D'après votre connaissance des immigrants qui viennent d'Europe ou au point de vue du fait de doter notre pays de bons citoyens, qu'elle est votre opinion au sujet de la classe des gens qui devraient faire le travail?

R. Je mets les Ecossais en premier lieu, je crois sincèrement que c'est la meilleure classe que nous puissions avoir du continent pour faire ce travail, il y a les Scandinaves, les Suédois et plus particulièrement les Finlandais.

Q. Et ils s'établiront sur les terres?

R. Oui.

Q. Comme question de fait, d'après votre expérience des travaux de chemin de fer dans ce pays, la seule classe considérablement employée particulièrement pour ces travaux se compose d'Italiens et de Scandinaves?

R. Oui.

Q. Ou de Polonais?

R. Oui.

Q. Une de ces classes s'établira sur des terres, l'autre non.
R. Règle générale.

Par M. Blain :

Q. J'aimerais à demander au témoin si l'assertion de M. Foster comporte la vérité ou non. Elle a pour titre: "Une Etrange Transaction" et se lit ainsi: "M. Foster parla ensuite du contrat de la "North Atlantic Trading Co." sur lequel, a-t-il dit, l'opposition avait vainement essayé de faire la lumière. Le gouvernement avait subventionné une compagnie au montant de 1,000,000, mais quand l'opposition demanda quels étaient les membres de la compagnie, on lui répondit que c'était un secret. Elle demanda à voir le contrat et ce lui fut refusé. Mais elle apprit éventuellement que le contrat avait été fait par M. Smart, un ancien sous-ministre. Alors elle le requit de donner des renseignements. Il refusa. Elle en appela au président du comité qui soutint M. Smart. Elle en appela au comité, mais les membres libéraux appuyèrent le président. On a constaté, cependant, dit M. Foster que, pratiquement pour chaque immigrant venant d'Europe, excepté de France, $5 étaient payés à la compagnie. Et ce contrat est pour dix ans. Je désire savoir du témoin si, dans l'ensemble, cette assertion est exacte.

R. Elle l'est, je crois, pour ce qui concerne le comité, mais la dernière phrase ne l'est pas, je crois.

Q. Laquelle est-ce?

R. La vraie dernière au sujet des dix ans.

Q. M. Foster dit, que pratiquement pour chaque immigrant venant d'Europe, excepté de France, $5 ont été payés à la compagnie. Puisque ce contrat est pour dix ans.

R. Ceci est absolument inexact.

Q. Alors expliquez en quoi ce ne l'est pas?

R. Ce ne l'est pas du tout.

Par M. Fisher :

Q. Expliquez en quoi ce n'est pas exact?

R. Nous ne payons pas $5 sur chaque immigrant d'Europe comme il le dit. Nous payons 1 louis sur certaine classe d'immigrants de certains pays.

Sur quelle classe et de quels pays?

R. Sur les cultivateurs et les serviteurs de plus de dix-huit ans, et ils viennent des pays suivants: Norvège, Suède, Finlande, Russie, Danemark, Hollande, Allemagne, Autriche-Hongrie et Luxembourg, une très petite principauté, mais il n'y en a pas du tout de là et Suisse.

Par M. Blain:

Q. De sorte qu'en autant que cette assertion est concernée, c'est exact?

R. Non, elle ne l'est pas, car il y a eu, je crois, tout près de 10,000 immigrants venus de ces différentes contrées sur lesquels il n'a pas été payé de prime qu'ils fussent cultivateurs ou non.

Q. Puis-je interroger le témoin au sujet du contrat de dix ans... Il dit que ce n'est pas exact que le contrat soit pour dix ans?

R. Ce que j'ai dit c'est que l'assertion est exacte en ceci que le contrat est fait pour dix ans.

Q. Oui.

R. Mais il peut être terminé sur avis de quatre ans.

Q. Et s'il durait dix ans d'après le nombre actuel d'immigrants venant au pays, quel montant cela représenterait-il?

R Un peu plus de $500,000.

Q.Moins de $1,000,000 et un peu plus de $500,000?

Par M. Gordon:

Q. M. Blain n'a pas lu ceci exactement: " Et ce contrat est pour dix ans ". D'après votre déclaration, ce n'est pas vrai?

R. Non, ce n'est pas vrai.

Q. Il s'ensuit donc que cette autre assertion n'est pas exacte, non plus: " En terminant, M. Foster a déclaré que le parti conservateur à Ottawa était mieux organisé que jamais auparavant, et les perspectives de retourner au pouvoir dans un avenir prochain étaient brillantes."

Par M. Schell (Glengarry):

Q. J'aimerais à tirer un point un peu plus clair. Ce rapport dit: " Pratiquement, pour chaque immigrant venant d'Europe, excepté de France, $5 ont été payés à la compagnie."

R. Il dit: " chaque immigrant ".

Q. Oui—que pour chaque immigrant $5 étaient payés. Par votre déposition, je comprends que de tous les immigrants qui viennent de ces pays la prime fut payée sur un peu plus d'un tiers qui se composait de cultivateurs et d'aides-cultivateurs?

R. C'est-à-dire que la compagnie est payée pour un peu plus d'un tiers des immigrants venant du continent européen.

Q. De sorte qu'en ce qui regarde cette assertion, les deux tiers en sont absolument mensongers.

(Pas de réponse.)

Par M. Sproule:

Q. Je m'efforce de trouver combien a été payé, je crois comprendre que vous avez dit que pendant les quatre dernières années près de $230,000 ou quelque chose comme cela ont été payés?

R. $220,000 ou $230,000 pour quatre ans, je crois.

Q. J'ai compris que vous disiez aussi qu'il y avait apparence d'une augmentation croissante dans le nombre des immigrants avec le temps, si votre attente se réalisait?

R. Non, je crois qu'il y aura ou qu'il devrait y avoir quelque augmentation.

Q. Si votre attente se réalisait, qu'il y ait augmentation chaque année durant la balance du contrat, c'est-à-dire six ans, s'il y a eu $255,000 ou $300,000 payés en quatre ans.

M. WILSON.—Le dernier contrat fut fait en 1904, et il est pour dix ans, à partir de cette date.

Par M. Sproule:

Q. Le dernier contrat est daté de 1904, mais il a fait connaître le résultat des quatre dernières années, et il s'attend à une augmentation dans ces chiffres. Si cette attente se réalise, et si le montant payé en quatre ans est $225,000, le gouvernement ne payera-t-il pas, si le contrat dure dix ans bien près de $1,000,000?

R. Si le contrat dure dix ans, je crois que le montant pourrait être vraisemblablement fixé à $750,000.

Mais vous avez pourvu dans le contrat pour dix ans, et la présomption est qu'il durera ce temps?

R. Je ne puis le dire.

Q. C'est l'attente de la compagnie?

R. La compagnie s'y attend.

Q. Elle comptait là-dessus en acceptant le contrat?

R. Certainement.

Q. Et il est stipulé qu'il pourra prendre fin en donnant un avis de quatre ans, mais l'attente est qu'il durera dix ans?

R. Oui.

Q. Et dans ce cas-là, avec le nombre croissant d'immigrants qui viendront probablement, la compagnie paiera environ $1,000,000 en dix ans?

(Pas de réponse.)

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Dans quels pays y a-t-il restriction sur le nombre d'immigrants?

R. La Galicie ,c'est-à-dire dans la province de la Galicie, Bukowinie et la Pologne de Russie. Ces trois provinces sont réunies.

Q. Quelle est la restriction?

R. Que le gouvernement ne paiera pas pour plus de 5,000 immigrants de ces pays dans un an.

Q. Mais pour ce qui regarde les pays du Nord?

R.Il n'y a pas de restriction.

Q. Il n'y en a pas pour les pays du Nord?

R. Non.

Q. Alors, il sera dans les intérêts de la compagnie, dans ces circontsances, d'obtenir plus de gens des pays du Nord?

R. Oui, son travail s'exerce presque tout dans le nord maintenant.

Q. C'est tout dans le nord maintenant?

R. Oui, presque.

Q. Et c'est là la vraie meilleure classe d'immigrants que vous puissiez avoir ?

R. Nous le pensons.

Par M. Lake :

Q. Je désire avoir ce renseignement-ci: Quels sont les pays où vous obtenez des immigrants ? Vous en avez un certain nombre de Bukowinie ?

R. Elles sont conjointement sous la restriction de 5,000, la Galicie, Bukowinie et la Pologne. Le gouvernement paye pour n'importe quel nombre ne dépassant pas 5,000.

Q. De ces trois pays ?

R. De ces trois pays réunis.

Q. Les Bohémiens aussi ?

R. Non, ils sont Autrichiens.

Q. Les Ruthènes ?

R. C'est la même chose que les Galiciens, etc. Je crois que ce nom leur vient de leur langage ou de leur religion.

Q. Ils sont Galiciens ?

R. Oui.

Q. Les Slovaques ?

R. Non, ils forment une province autonome. Ils sont Autrichiens.

Q. Etes-vous payés pour eux ?

R. Oui.

Q. Pour les Juifs selon le pays d'où ils viennent ?

R. Oui, mais il y a peu de cultivateurs parmi les Juifs. pas plus de cinq pour 100, je crois.

Q. Etes-vous payés pour les Roumains ?

R. Non.

Q. Pour les Bulgares ?

R. La Bulgarie, la Roumanie, le Serbie et l'Italie ne sont pas dans le contrat, aucun de ces pays du sud.

ParM . Clarke :

Q. Ils y étaient au commencement ?

R. Oui, mais ils ont été éliminés.

Le comité s'ajourne.

Ayant lu la précédente transcription de ma déposition, je la trouve exacte.

JAS. A. SMART.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 62,
18 mai 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici aujourd'hui à 10 heures a.m., sous la présidence de M. P. H. McKenzie.

M. W. T. R. PRESTON, commissaire de l'immigration en Europe, est appelé, assermenté et interrogé.

Par M. Monk :

Q. Quand avez-vous été nommé à votre position actuelle ?

R. Je crois que c'est vers décembre 1898 ou janvier 1899, quelque chose comme cela, c'est-à-dire à ma première position dans le service en Grande-Bretagne. La forme de l'emploi fut ensuite changée.

Q. Je veux parler de votre position ?

R. Comme commissaire. Je crois que ce fut par un décret de l'exécutif de 1901. Les décrets ont été demandés et nous pourrons alors fixer définitivement les dates.

Q. Quelle était votre position quand vous êtes allé pour la première fois en Angleterre ?

R. Inspecteur de l'immigration.

Q. Avec quel traitement ?

R. $3,000.

Q. Et toutes les dépenses ?

R. Non, rien que les dépenses de voyage quant je m'absentais pour affaires du ministère.

Q. Et quand êtes-vous allé en Angleterre pour la première fois comme inspecteur ?

R. Autant que je puis me rappeler, en mars 1899.

Q. Quels étaient vos devoirs comme inspecteur et sont-ils les mêmes aujourd'hui comme commissaire, poste qu'on vous a donné depuis.

R. Beaucoup les mêmes, je regrette de ne pas avoir une copie des instructions. Je l'ai demandée au ministère hier et je m'attendais à la voir ici ce matin.

Q. Etaient-ce des instructions imprimées ?

R. Non, écrites.

Q. Pouvez-vous les produire ?

R. Je crois qu'on peut les avoir en cinq minutes si quelqu'un veut bien téléphoner à M. Scott. Je lui ai demandé d'en avoir une copie prête pour ce matin.

Q. Vous dites que vous êtes arrivé en Angleterre, quand ?

R. En mars, je crois, mais je n'en suis pas très certain, je sais que c'était avant Pâques, car je passai ce jour chez un ami hors de Londres.

Q. A quelle date avez-vous ouvert vos négociations avec la *North Atlantic Trading Company* ?

R. Vers mai ou juin, je crois.

Q. Quand eurent lieu les négociations ou pourparlers ?

R. Je crois qu'ils commencèrent à Brême et se continuèrent à Hambourg.

Q. Etes-vous allé là expressément pour cela ou étiez-vous en tournée d'inspection ?

R. J'étais en tournée générale d'inspection ou d'investigation à travers l'Europe. J'allai en Belgique, je traversai l'Allemagne, m'arrêtant à plusieurs endroits, puis je visitai le Danemark, la Suède et la Norvège et je poussai jusqu'en Finlande. Ce fut mon premier voyage sur le continent, si je me rappelle bien.

Q. Etes-vous allé vers les membres de ce syndicat ou s'ils sont venus à vous ?

R. J'allai sur le continent chez tous les agents de passagers dont j'avais pu me procurer les adresses à Londres.

Q. Je parle des membres du syndicat ?

R. J'allai les voir en premier lieu.

Q. Ces négociations qui commencèrent en mai ou en juin 1899 durèrent, je suppose, jusqu'à la conclusion du premier arrangement ?

R. Elles durèrent je crois jusqu'en novembre ou peut-être plus tard. Il me souvient que c'était vers la fin de l'année, mais les liasses feront connaître la date précise et elles sont au ministère.

Q. Avez-vous vu tous les membres du syndicat ?

R. Non.

Q. Au cours des négociations avez-vous eu occasion de conférer avec tous les membres du syndicat ou simplement avec quelques-uns d'entre eux ?

R. D'après ce que j'ai su dans la suite, rien que quelques-uns.

Q. Les membres du syndicat ne sont-ils jamais venus à Londres au sujet de négociations ?

R. Un ou deux sont venus ou un représentant.

Q. Un représentant du syndicat ?

R. Oui.

Q. Ont-ils rencontré Lord Strathcona ou vous-même ?

R. Je ne le saurais dire.

Q. Vous ne savez pas ?

R. Je ne pourrais vous dire non.

Q. Ont-ils rencontré lord Strathcona ou ont-ils conféré avec vous lors de leur visite à Londres ?

R. Ils m'ont rencontré, mais je ne sais pas au juste s'ils ont ou non rencontré Lord Strathcona.

Q. Autant que vous sachiez, l'ont-ils rencontré ?

R. Je ne pourrais vous dire du tout. Je ne sais pas s'ils l'ont vu, je ne sais pas s'ils ne l'ont pas vu.

Q. Vous ne lui avez jamais demandé ?

R. Non, je ne le pense pas.

Q. Les membres du syndicat sont-ils venus au Canada au cours des négociations ou dans quelque autre temps ?

R. Pas que je sache.

Q. Vous l'auriez su s'ils étaient venus ?

R. Oui.

Q. Comme question de fait, M. Preston, les négociations aboutissant au premier arrangement furent conduites par vous ?

R. Entièrement. Mais non je ne sais pas trop au juste. Oui, je le pense.

Q. Je vois par les liasses qu'il y eut quelque doute soulevé sur la légalité du premier arrangement ?

R. Oui.

Q. Vous connaissez la chose ?

R. Non, pas pécisément en ce qui touche la légalité je ne crois que ce fut exactement la question. Il s'agissait de savoir s'il ne surgirait pas de complications internationales si un arrangement de cette nature était fait.

Q. C'est de quoi j'ai voulu parler ?

R. Oui, la stricte question de légalité était très peu en jeu.

Q. Et ce fut à propos de cette question soulevée par lord Strathcona, que vous eûtes l'occasion de consulter M. Russell ou plutôt M. Vesey Knox ?

R. Oui, j'allai d'abord au bureau de M. Russell et il était absent. Un de ses associés ou commis me conduisit à M. Vesey Knox.

Q. Il va sans dire que vous avez vu l'opinion qui est dans les liasses ?

R. Oh ! oui, je connais tout ce qui s'y rapporte. Il y a à ce sujet quelque chose que j'aimerais à vous dire plus tard.

Q. Et, ultérieurement, M. Vesey Knox en vint à la conclusion que cette difficulté pourrait être aplanie ?

R. Il retira, en réalité, l'opinion qu'il avait émise d'abord.

Q. Comme question de fait, M. Preston, quand les derniers arrangements furent conclus, je parle du premier contrat ?

R. Très bien.

Q. Le syndicat stipula qu'il n'enfreindrait d'aucune manière la loi des pays où il devait opérer. Cela devait être mis par écrit ?

R. De fait, c'est dans le contrat.

Q. Dans le contrat ?

R. Oui.

Q. Ce fut dans une lettre ou proposition qui est en liasse, stipulé par le syndicat et spécialement exigé par le gouvernement après la lettre d'acceptation ?

R. Bien, antérieurement à la correspondance, les négociations étaient verbales et naturellement ce fut une des stipulations faites, je crois que je puis jeter quelque lumière sur cela pour y conduire, si l'honorable monsieur veut me permettre.

R. Oui.

R. Je crois que ce sera probablement mieux pour tous les intéressés. Quand j'allai là la première fois, je parle de mon premier voyage sur le continent, je trouvai dans les bureaux d'agents de passagers, dans tout le continent d'Europe et la Scandinavie, une très considérable quantité de brochures sur l'immigration en différentes langues qui avaient été de temps à autres envoyées par les représentants du Canada.

Q. Vous dites une très grande quantité ?

R. Une très, très considérable quantité, oui, et on me donna diverses explications sur l'impossibilité de distribuer cette littérature et de pousser en propagande de l'immigration.

Q. Pardon, cette littérature était-elle entassée dans les bureaux ?

R. Dans les bureaux et les hangars, je découvris aussi que, à cette époque et depuis plusieurs années, le gouvernement payait une prime de 20 schellings sur les immigrants continentaux et que les plus gros montants, si je me rappelle bien, alors reçus par quelques agences de passagers en particulier allaient à deux : l'une à Hambourg, l'autre à Brême.

Q. Je ne désire intervenir d'aucune manière dans votre déclaration, de fait nous aurons à y arriver, mais voulez-vous nous donner quelque explication au sujet de la question légale?

R. C'est là que j'arrive, je ne veux pas fatiguer le comité, mais peut-être est-il mieux de donner tous les faits. L'excuse était, comme je le dis, la difficulté au point de vue légal ou des règlements de police de distribuer cette littérature. Constatant que ces deux agences recevaient les plus gros montants d'argent, je leur demandai plus particulièrement ce qu'elles avaient fait pour diriger l'attention sur le Canada. J'en obtins des réponses d'une nature très peu satisfaisante quant à ce qu'elles avaient fait ou plutôt pas fait. Et puis en allant plus loin, je trouvai que les agences de passagers avaient ostensiblement poussé une certaine propagande, mais n'avaient pu obtenir la prime du gouvernement, celui-ci alléguant qu'elles avaient envoyé leurs représentants, leurs prétendus représentants sur la rue et capturé aux différents ports de débarquement, les immigrants en perspective qui sous des circonstances ordinaires——

Q. Pas débarquement?

R. D'embarquement plutôt, qu'elles avaient capturé des immigrants en perspective qui, dans des circonstances ordinaires, seraient allés aux bureaux ou maisons d'affaires avec lesquels ils avaient été en correspondance. Au lieu de cela, ces immigrants allèrent au bureau de Morowetz and Messler, qui n'avaient fait aucun travail sauf de

les saisir dans les rues de Hambourg et Brême, jetant beaucoup de mécontentement dans une classe de gens non disposés à s'engager dans un genre d'affaires peu honorable.

Q. Pardonnez-moi un instant, M. Preston, je ne désire pas vous gêner dans votre déposition, je n'ai aucun doute qu'il sera nécessaire de s'occuper de cela plus tard.

R. Oh! oui.

Q. Mais je désire exprimer au président l'opinion que c'est prématuré. J'ai interrogé le témoin sur la question de légalité et sur ce point, c'est-à-dire l'aspect légal du contrat. Il désire donner quelque explication au comité, je n'ai aucune objection?

R. Ma prochaine phrase va donner la réponse.

Q. Les autres explications peuvent, je crois, venir plus d'une manière générale, un comité des circonstances pour justifier le contrat?

Objection fut faite à ce que le témoin interrompe son récit et M. Preston continua comme suit: Alors je me mis à presser ces mécontents pour savoir pourquoi nous ne pouvions dans les limites convenables, mener une propagande d'immigration dans tout le continent.

Q. Quand cela?

R. Lors de ma première visite, au commencement de mai, je crois.

Q. Avant novembre 1899?

R. Je crois que c'était en mai 1899, soit cela ou la fin d'avril, et l'un d'eux me répondit que c'était un dangereux procédé et qu'il serait aussi bien pour moi de retourner à Londres aussi rapidement que possible, parce que des représentants du gouvernement canadien étaient venus à Hambourg peu de temps auparavant et avaient tellement dérangé les autorités qu'il n'était pas impossible qu'il m'arrive des choses désagréables si ce genre de travail était continué. J'appris, éventuellement, que ceci se rapportait à la visite de lord Strathcona et de M. Colmer, l'année suivante, quand ils convoquèrent en séance les agents de passagers et autres personnes intéressées dans l'immigration dans le Mamburger Hub, un grand hôtel de Hambourg, dans le but de discuter la possibilité d'étendre le champ des opérations d'immigration sur le continent. Lord Strathcona adressa la parole dans cette réunion et ce fut subséquemment le sujet d'un rapport par lord Strathcona à l'honorable M. Sifton. Peu de temps après que lord Strathcona fut retourné à Londres il fut averti par le gouvernement impérial que les autorités d'Allemagne avaient pris ombrage de ses actes à Hambourg. Le comité eut une entrevue avec lord Salisbury qui à son tour requit les services de M. Chamberlain comme intermédiaire pour dire à lord Strathcona que ses plaintes avaient été formulées par la police et les autorités allemandes et que si Sa Seigneurie ne pouvait expliquer, à la satisfaction des autorités, que les accusations qu'elles croyaient pouvoir soutenir contre elle étaient sans fondement, ce serait aussi bien pour lord Strathcona de ne pas retourner en Allemagne. Je n'ai pas besoin de rapporter ce qui se passa à Londres—les liasses le diront elles-mêmes—de sorte que dès le commencement je me trouve face à face avec une situation grâce à laquelle le moindre mouvement de ma part, même d'un caractère parfaitement légal, me trouverait en conflit avec les autorités policières d'Allemagne. Pour cette raison quelques-unes des personnes que je vis déclinèrent absolument de parler de propagande d'immigration au Canada, soit en Allemagne soit sur le continent et me conseillèrent de retourner à Londres. Or, les instructions que j'avais reçues de M. Sifton étaient très claires: c'était de ne laisser aucune pierre en place pour arriver à résoudre les difficultés concernant l'immigration qui avait été dans un état peu satisfaisant depuis plusieurs années sur le continent. J'étais donc plutôt disposé à rester à discuter l'affaire avec eux et à voir si les choses ne pouvaient être mises sur une base satisfaisante de façon à ce que nous puissions faire faire quelque travail. Je ne sais trop si la suggestion vint de moi, toujours est-il qu'un soir, au cours d'un dîner il fut question de la possibilité d'organiser un syndicat sur le continent pour mener une propagande d'immigration par toute l'Europe, de sorte qu'il pourrait y avoir une concentration de la prime et un partage entre eux de l'argent du gouvernement.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Un partage équitable?

R. Un partage équitable de cette prime à tant par tête.

Par M. Monk :

Q. De quel dîner parlez-vous ?

R. Un dîner privé dans un restaurant. Cette idée leur sourit presque immédiatement ? Je voulus savoir, supposant que quelque chose de cette nature pût être fait, qui pourrait y être intéressé et quelle serait l'étendue du champ d'action que la corporation des intéressés pourrait assurer.

Par M. Armstrong :

Q. Avec qui discutiez-vous la question ?

R. Avec un certain nombre d'agents de passagers. Il y avait d'autres personnes qui n'étaient pas des agents, mais la plupart l'étaient. Ils mentionnèrent les points et alors je voulus savoir les noms. Cela nous amena encore à la question des règlements policiers, la très suspecte nature de tout ce qui se faisait les exposant à l'action la plus sommaire de la part de la police et l'on donna comme exemple: juste ou non, la récente visite des fonctionnaires canadiens.

Par M. Monk :

Q. Quelles qu'aient pu être les difficultés sur les points que vous mentionnez, je vois par la correspondance qu'il fut pourvu contre ces difficultés dans l'arrangement. Dans la lettre de la *North Atlantic Trading Company,* datée d'Amsterdam, le 30 octobre 1899, page 270 dans la liasse " C " je trouve le——

Objection faite à ce que le témoin soit interrompu dans sa déposition et après débats, M. Preston continua comme suit: " Au sujet de ce point, en réponse à la question de M. Monk, si je me rappelle bien, je puis dire qu'aucun doute ne fût soulevé sur le continent, quant à la légalité du contrat ou d'une proposition de ce genre. Je puis dire que pour être deux fois plus sûr, je suis prêt à donner, en toute confidence, à M. Monk ou aux membres du comité, le nom d'un très haut diplomate—je n'ai pas besoin de dire de quel pays—pour lequel j'avais reçu des lettres d'introduction, que je consultai sur la question avant d'aller plus loin, et il m'assura que la question de la légalité d'un contrat de cette nature, d'une proposition de ce genre, n'avait absolument rien à faire avec l'étude de la question.

Par M. Devlin :

Q. C'était tout simplement un règlement de police ?

R. Il y a des règlements de police et des ordonnances législatives concernant la propagande d'immigration dans tous les pays d'Europe; je crois que vous trouverez un très complet résumé des lois des différents pays dans mon dernier rapport.

Par M. Armstrong :

Q. Donnez-nous la date du dîner où cette question fut débattue ?

R. Fin d'avril ou commencement de mai, je ne saurais dire la date précise. C'était qu'un petit dîner sans façons.

Q. Auriez-vous quelque objection à nous donner les noms des agents de passagers présents à ce dîner ?

R. Oui, j'y ai des objections que je suis parfaitement prêt à faire mieux connaître plus tard.

Par M. Monk :

Q.Aviez-vous fini votre réponse ?

R. Oui.

Q. Je désire savoir qui sont et qui étaient les membres de ce syndicat et leurs adresses, si vous voulez nous les donner maintenant ?

R. Non, je ne puis pas vous donner cela—— Je m'attendais justement à cette question et la raison est——

Par M. McDonald :

Q. Voulez-vous nous expliquer à fond tout ce qui se rapporte à cela ?

R. Oui. Jusqu'à cette époque, comme je vous l'ai dit, il y avait ces difficultés apparentes ou réelles, pour pousser une propagande d'immigration sur le continent. Les règlements de police en Allemagne, de même que les ordonnances législatives sont plus sévères en ce pays que dans tout autre, tellement qu'il rend, je puis dire impossible, de faire une propagande en faveur de l'immigration non seulement pour le Canada, mais pour n'importe quel pays. Les agents de passagers ont permission dans certaines circonstances, de renseigner les gens. Dans quelques pays d'Allemagne, par exemple ceux limitrophes de l'Autriche-Hongrie et de la Russie, les journaux accepteront des annonces parlant indirectement d'immigration et la police tolère leur insertion. Dans l'intérieur de l'Allemagne, ce n'est pas permis. A ma connaissance personnelle, des propriétaires de journaux ont refusé plusieurs fois ces annonces, mais toute l'affaire est entourée de tant de complications et l'autorité de la police est si étendue que prenant fait des difficultés où s'était trouvé, il y avait quelque mois le représentant du Canada, ces gens ont dit qu'ils ne pourraient consentir à considérer la propagande et le travail que je désirais voir aboutir que s'il y avait un engagement de cacher leurs noms, je dois admettre que tout d'abord, je dis que c'était une impossibilité que nous avions au Canada un gouvernement responsable, qu'il y avait un degré naturel de curiosité de la part des amis du gouvernement que de la part de ses adversaires que toute proposition de ce genre provoquerait vraisemblablement beaucoup de critique, peut-être pas si le projet réussissait, mais s'il se développait comme je l'espérais, il soulèverait beaucoup de critique basée sur l'argument que le peuple ne pouvait pas avoir de renseignements directs sur le chemin que prenait l'agent. Ils dirent qu'ils étaient prêts à répondre à toute objection qui pourrait être soulevée, mais, comme de vrai, ils ne comprenaient pas notre système de gouvernement ni notre système de comité. Ils consentaient à ce que les comptes ne fussent faits qu'après l'arrivée des immigrants au Canada et à n'avoir aucune occasion d'avancer la date de leurs réclamations pour les immigrants; qu'au contraire le tout serait payé d'après les résultats réels aux ports de débarquement au Canada, et que, de plus, si quelque autre sécurité était nécessaire pour établir leur bonne foi, ils étaient prêt à stipuler dans un arrangement avec le gouvernement qu'ils dépenseraient annuellement une somme de tant pour mener cette propagande dans les pays que le contrat pourrait inclure, les certificats et toutes autres pièces se rattachant à cette dépense étant fermés à la plus complète investigation. En plus de tout cela, ils consentaient à déposer entre les mains du gouvernement du Canada un montant de £1,000 à £10,000 comme preuve de leur bonne foi et de leur solvabilité. Mais ils exigeaient de moi, l'engagement que je garderais leur secret. Quand les choses furent arrivées à ce point, je leur dit tout naturellement que je n'étais pas en position de leur donner la promesse de cacher leurs noms, mais que j'apprendrais à faire ceci : Que pendant le cours de nos négociations, et que si le ministère après avoir étudié la question, décidait finalement que leurs noms ne pouvaient pas être cachés, les présentes négociations seraient considérées comme n'ayant jamais eu lieu et que tout ce qui aurait pu se passer entre nous serait comme si cela n'avait jamais existé; que je ne trahirais pas leur confiance. C'est là qu'en étaient les choses à l'époque où M. Smart arriva à Londres. Je pense que ce fut vers—les liasses le diront—probablement en septembre. Telle est ma réponse en attendant.

Par M. Monk:

Q. M. Preston, c'est là un point très important; je comprends que vous avez donné la promesse du secret pour les raisons indiquées par vous? Maintenant, je désire vous renouveler ma question. Il avait été spécialement stipulé, vous savez,

que le syndicat ne ferait pas rien d'illégal ou d'interdit par les lois des pays où il devait opérer, et le gouvernement, agissant par votre intermédiaire, convint que ces lois ne seraient transgressées en aucune façon. La compagnie a été à l'œuvre depuis quatre ans ou cinq ans, sans qu'il y ait eu, autant que nous sachions, des plaintes,—il n'était pas très facile que des difficultés surgissent de ces stipulations,—mais le contrat a été annulé; nous avons payé des sommes considérables au syndicat, et nous avons encore un très considérable montant à payer à ceux de qui nous pouvons parler, et je vous demande si, dans ces circonstances, vous croyez être justifiable en persistant dans votre refus de donner au comité les noms des membres du syndicat?

R. Je pourrais dire qu'aussitôt que j'eus avis du comité, ma présence était désirée, j'écrivais au syndicat une très forte lettre, probablement plus personnelle qu'officielle. Ceci est une copie de cette lettre:—

30 avril 1906.

CHERS MESSIEURS,—Je pars dans quelques jours pour Ottawa, dans le but de me présenter devant le comité des comptes publics du Canada (le comité de la chambre des communes) pour donner témoignage au sujet du personnel de votre compagnie. Je puis dire que je comprends parfaitement la position prise quand les négociations commencèrent d'abord, touchant la nécessité de ne pas rendre publics les noms de ceux qui prendraient part à la propagande canadienne. Et je comprends très bien que les mêmes raisons existent peut-être aujourd'hui. Cependant, vu la situation toute particulière créée à Ottawa par le fait que ce renseignement n'est pas obtenu, je désire être autant que possible en position, sans compromettre d'aucune manière les membres de votre compagnie vis-à-vis les autorités du continent, de posséder ce renseignement, que vous avez été assez bon, plusieurs fois, de m'offrir sous le sceau du secret.

Je ne suis pas prêt, maintenant que le contrat a été annulé, à dire que les mêmes raisons de secret existent. Vous comprendrez mieux qu'il m'est possible de la faire, cette phase de la question, mais j'aimerais à avoir de vous ce renseignement sous quelque forme, par exemple, une liste complète des noms des directeurs, actionnaires, porteurs de titre et de tous ceux qui sont intéressés dans la "North Atlantic Trading Company".

Si vous voulez me la donner, pour qu'elle soit rendue publique, je n'ai pas besoin de vous assurer que je serai excessivement content, car je préfère, dans toutes circonstances, être franc et loyal devant le comité de la chambre des communes, mais si vous ne pouvez pas me donner le renseignement pour en faire un usage public, je vous le demanderai, m'engageant confidentiellement qu'il ne servira d'aucune manière, ni à causer de tort aux membres de la compagnie, ni à léser leurs intérêts dans les provinces respectives.

Comme je l'ai dit, je préférerais l'avoir sans conditions, mais s'il faut qu'il y en ait, qu'elles soient autant que possible praticables. J'ai de fortes raisons personnelles pour désirer posséder ce renseignement, et des raisons toutes aussi fortes dans les intérêts des amis du Canada, pour les avoir en ma possession.

Je serais heureux de recevoir une réponse de vous à ce sujet, le plus tôt possible.

Bien à vous,

(Signé) W. T. R. PRESTON.

Messieurs de la "North Atlantic Trading Company",
B.P. 184, Amsterdam.

En réponse, j'ai reçu la lettre suivante:

NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY,
1 mai 1906.

M. W. T. R. PRESTON,
Commissaire de l'Immigration,
Londres, S.W.,

CHER MONSIEUR,—Votre lettre du 30 avril, vient d'être reçue, et je souhaiterais qu'il fût en mon pouvoir d'accéder à votre demande.

Les raisons qui existaient au commencement pour les noms des directeurs de la compagnie et des intéressés dans cette compagnie ne fussent pas rendus publics, sont aussi fortes aujourd'hui que jamais.

Dans une précédente lettre, nous avons pleinement expliqué la situation ; personnellement, j'aimerais beaucoup satisfaire vos désirs, et aujourd'hui, comme dans les différentes occasions où nous vous avons offert la liste confidentiellement, nous sommes consentants à vous donner le renseignement à ces conditions.

Vous donner la liste à toute autre condition, cela est d'un caractère si grave pour ceux qui ont travaillé fidèlement pour le Canada durant ces dernières années, que les membres de la compagnie ne peuvent pas se mettre dans cette situation. Comme je l'ai dit, nous sommes prêts à mettre notre confiance en vous pour cette affaire et nous laisser, dans une certaine mesure, guider par vos conseils.

Pour vous prouver notre désir de satisfaire à votre demande, nous incluons sous enveloppe cachetée, une liste complète des personnes intéressées dans la compagnie, mais nous l'envoyons à la condition qu'elle ne sera ouverte que de notre consentement subséquent, et ce dans des conditions acceptables. Si vous avez quelque autre proposition, nous la recevrons avec plaisir.

Bien à vous,
THE NORTH ATLANTIC TRADING CO.

Comme vous verrez, je parlai de la difficulté surgie ici, des déclarations ou insinuations qui étaient faites et je dis que s'il n'y avait pas danger de léser de très sérieux intérêts, le temps était opportun pour offrir au public une liste complète des noms des personnes intéressées dans la compagnie. Un représentant de la compagnie vint me voir à Londres à ce sujet. J'accentuai verbalement ce que j'avais déclaré dans ma lettre, mais ces gens avaient dû recevoir d'une manière ou d'une autre, des communications, car le représentant me dit qu'il était tout simplement impossible que les noms fussent révélés au public. J'insistai très fortement pour qu'il me donnât les noms confidentiellement, ce qu'ils promirent de prendre en considération, je leur donnai ma parole que s'ils pouvaient me donner les noms confidentiellement, je tiendrais le renseignement sujet à leur ordre ou consentement. J'ai reçu par le courrier d'hier soir une enveloppe sensée contenir les noms des membres de la compagnie en même temps qu'une lettre m'autorisant, si je le juge nécessaire à la placer entre les mains du gouvernement pour qu'il puisse s'assurer de la respectabilité et de la situation de chaque membre de la compagnie. Je n'ai pas encore donné cette lettre au gouvernement ni à quelqu'un de ses membres. J'attendais le cours des évènements avant de le faire. Mais au point où sont les choses, je ne puis, sans violer un principe d'honneur, ce que le comité, j'en suis sûr, ne voudrait pas me demander de faire, je ne puis, dis-je, donner les noms des membres du syndicat sans leur consentement.

Par M. Macdonald :

Q. Vous pourriez peut-être nous dire si un Canadien est ou a été membre de ce syndicat?

R. Non, je suis certain qu'aucun Canadien ne l'a été.

Q. Ou quelque officier du ministère à Londres?

R. Je suis très sûr qu'aucun ne l'est.

Q. L'étiez-vous vous-même?

R. Certainement non.

Q. Avez-vous quelques intérêts directement ou indirectement, dans la compagnie ou ses profits?

R. Pas le moindre.

Q. Connaissez-vous quelque fonctionnaire du gouvernement en Angleterre qui en ait ?

R. Non, et je ne crois pas que ce soit possible.

Q. Aucun intérêt dans la compagnie comme actionnaire ou quelque intérêt direct ou indirect dans les profits de la compagnie?

R. Je ne crois pas que ce soit possible.

Par M. Carvell :

Q. Connaissez-vous quelque Canadien qui a été intéressé dans les contrats autrefois?

R. Non.

Q. Connaissez-vous quelque fonctionnaire du gouvernement canadien, soit au Canada soit en Angleterre qui a été dans le passé intéressé dans ce syndicat?

R. Non, je ne crois pas que ce soit possible.

Par M. Sproule :

Q. M. Preston, je comprends que vous dites ceci : Quand le secret au sujet de ce syndicat fut demandé, vous y avez consenti conditionnellement ?

R. C'est vrai.

Q. Jusqu'à ce que vous eussiez soumis toute l'affaire au ministère ou à quelqu'un représentant le gouvernement. Avez-vous soumis la question ?

R. Je suis heureux, docteur, que vous m'ayez rappelé ceci. La question fut soumise à M. Smart et dans une entrevue avec ce dernier à lord Strathcona dans l'automne de 1899, et si ma mémoire est bonne, ce monsieur communiqua à ce sujet ses vues qui étaient que les noms restent secrets dans une lettre officielle au ministère.

Q. Cette lettre doit être en la possession du ministère æ

R. Oh oui, en liasse.

Q. C'était en 1899 ?

R. 1899.

Par M. Devlin :

Q. Dois-je comprendre que vous dites que lord Strathcona avait pleine connaissance de l'arrangement avec la *North Atlantic Trading Company* ?

R. Lord Strathcona avait pleine connaissance de toutes les circonstances conduisant à la ratification de l'arrangement, du commencement à la fin. J'allai voir lord Strathcona à sa résidence dans les vingt-quatre heures après mon retour de mon premier voyage sur le continent, pour lui dire ce qui se rapportait à cela et beaucoup d'autres choses qui pouvaient intéresser ou ne pas intéresser le comité, et lord Strathcona approuva fortement une proposition sur cette base, c'est-à-dire sur la base de la formation d'un syndicat et de la concentration par ce syndicat de toutes les primes avec une condition pourvoyant à la dépense d'un certain montant annuellement. Pendant tout près de vingt ans avant ceci, je crois, le gouvernement avait payé le bonus de 20 schellings sur les immigrants du continent, mais sans aucune condition pourvoyant au travail a été fait par ceux qui recevaient l'argent. En vertu de cet arrangement, comme le savent les membres du comité, tous les frais de la propagande, toute la publicité, et je pense, les impressions sauf quelques petits montants qui ne furent peut-être pas mentionnés dans l'arrangement, je ne sais pas si cela l'a été ou non, mais ce le fut au cours des négociations, devaient être supportés par la compagnie à même leurs recettes.

Q. Encore une autre question. Lord Strathcona savait-il que les noms de ceux qui formaient partie de la *North Atlantic Trading Company* devraient être tenus secrets ?

R. Comme je le comprends, la lettre de lord Strathcona à ce sujet est dans les liasses du ministère. Quand je lui parlai des circonstances et des négociations au point où elles en étaient, lord Strathcona ne me demanda jamais qui étaient membres du syndicat jusqu'à ce que, comme je le comprends, il reçut un câblogramme du gouvernement, il y a quelques semaines lui demandant de trouver les noms.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Quelle réponse avez-vous à faire à la suggestion de M. Monk, qu'il n'y avait aucune nécessité de maintenir davantage le secret puisque le syndicat avait consenti à l'engagement de ne violer aucune des lois du pays où il devait opérer ?

R. La demande du secret fut formulée par ces gens-là eux-mêmes, et ils étaient très fermes et très explicites là-dessus. Je ne crois pas que l'on puisse avec justice accuser lord Strathcona d'avoir commis une infraction à la loi dans la conversation qu'il a eue avec les agents au Hamburger-Hof à Hambourg. J'ai ici les pièces, y compris la lettre de M. Chamberlain, en date de mai 1898. Lord Strathcona a soutenu qu'il était absolument dans son droit. Les règlements de police participent, sans doute, de la loi. Lord Strathcona disait donc à M. Chamberlain et, après lui, ce dernier à M. le comte Hatzfield, qu'il n'avait pas enfreint la loi. Pendant ce temps-là, les autorités policières du lieu prétendaient le contraire.

Par M. Devlin :

Q. Mais, monsieur Preston, lord Strathcona savait que vous étiez allé consulter M. Russell sur la validité du contrat ?

R. Parfaitement; et je vais vous dire comment cela était arrivé. C'était au moment de la visite de M. Smart à Londres. J'avais, à l'occasion, discuté la chose avec lord Strathcona. Il va de soi que pendant l'été nous avions ensemble des relations d'amitié. Nous avions, à l'occasion, M. Smart et moi, discuté un tant soit peu la chose avec lord Strathcona. Un jour, lord Strathcona eut l'idée, la saison étant finie, de nous inviter à l'aller voir à Glencoe avec nos familles. C'est ce que nous avons fait, et nous avons passé avec lui une couple de semaines. Tout en jouissant de son hospitalité, nous avons profité de l'occasion pour discuter toute l'affaire avec lui. Ce ne fut cependant que peu de temps avant l'époque où M. Smart allait être obligé de quitter l'Angleterre. Lord Strathcona avait fixé, pour cette discussion, certaine après-midi, et, pendant près de trois heures, M. Smart étant présent, la question a été examinée sous toutes ses faces. Chacun avait ses objections, qu'il formulait. Finalement, il fut décidé, avec l'approbation de lord Strathcona, que le contrat pouvait être proposé au ministère; et M. Smart devait, à son arrivée ici, le présenter à qui de droit. Il devait se faire autoriser par le gouvernement à continuer à ma place, pour, avec l'aide de lord Strathcona, conclure l'arrangement. Naturellement, M. Smart voulait que non seulement lord Strathcona connût en son entier la situation, mais encore qu'il y donnât son approbation. Lord Strathcona partit pour Londres, M. Smart s'en alla à Glasgow et, pour moi, je demeurai à Glencoe.

Deux ou trois jours plus tard lord Strathcona revint et me dit qu'il avait pensé à la chose et qu'en définitive il croyait qu'il serait bon de consulter des hommes de loi. Je lui demandai pourquoi, et sur quel point, et il me répondit que l'affaire pouvait donner lieu à un conflit international. Je lui fis observer que, pendant près de vingt ans, nous avions fait à peu près la même chose en payant une prime, et que je ne croyais pas qu'il y eût là matière à prendre l'avis d'un avocat, que c'était au ministère à décider de sa politique d'émigration.

Je pensais l'avoir convaincu que ma manière de voir était la bonne, lorsque, au bout de trois ou quatre semaines, je reçus du ministère une dépêche—qui doit être au dossier—me disant que le ministre avait examiné la chose, et que je ferais bien de me rendre sur le continent pour mettre la dernière main à des arrangements ,dont nous pourrions retirer quelque profit au cours de la saison qui s'avançait.

Par M. Sproule :

Q. C'était la saison de 1900?

R. Oui, je crois.

Je ne voulais pas partir avant d'avoir prévenu lord Strathcona de ce que j'allais faire sur le continent, et, de nouveau, il me parla de soumettre la question à des avocats. Je lui dis que j'y étais tout disposé, et, au cours de la conversation, il fut suggéré que l'un de nous irait voir l'honorable Charles Russell, qui est le fils de lord Russell, et qui, si je ne me trompe pas, était le représentant à Londres du ministère de la Justice. Je dis à son associé ce que je voulais, et il me conduisit auprès de M. Vesey Knox, C.R. Je racontai à ce dernier toute l'affaire et je lui citai l'opinion d'une couple de personnages très distingués, attachés d'ambassades anglaises. Ensuite je lui demandai la sienne, comme avocat. Il me répondit qu'il n'y avait là aucune question de droit à résoudre. " Je ne saurais vous dire ", a-t-il ajouté, " si la chose donnera ou ne donnera pas lieu à quelque conflit international. Vous avez fait cela depuis vingt ans. A mon sens, c'est affaire à votre gouvernement de régler la question. Si votre gouvernement décide d'agir, je ne vois pas ce que je puis faire."

Quoi qu'il en soit, je lui expliquai la chose, et nous avons longuement causé. " Vous pouvez dire à lord Strathcona," me dit-il, " que je ne vois rien là qui ne soit en règle, à la condition, cependant, que, dans le marché, vous mettiez un article qui le rende nul au cas où le syndicat ou ses représentants violeraient quelque loi des pays où ils vont poursuivre leurs opérations." Je lui fis voir le projet de convention, auquel il ajouta, je crois, un mot ou deux.

Je suis alors revenu chez lord Strathcona lui dire ce que j'avais fait et je lui donnai l'adresse de M. Vesey Knox, ou sa carte d'affaires, et ce même soir je partis pour le continent.

Les négociations se poursuivirent à l'égard d'une couple d'articles; mais la compagnie trouvait que nous devions lui faire quelques concessions; elle disait que nous cherchions à la lier. Quant au payement des comptes, je voulais qu'il fût bien compris que je ne prenais aucune responsabilité ; qu'elle serait toute de ce côté-ci de l'Atlantique. La compagnie aurait voulu se trouver un peu moins gênée dans ses actes. Après quelques jours de négociations, je reçus un matin, dans ma chambre à coucher, une enveloppe à peu près de cette grandeur (le témoin indique la grandeur d'une lettre), et où je trouvai l'opinion d'un avocat sur le marché que nous projetions de faire avec la North Atlantic Trading Company. Cette pièce doit être au dossier. Il m'apparut que tout le projet allait tomber à l'eau. Comme aucune lettre ne paraissait accompagner ce document, j'avais déjà pris le parti de suivre les instructions de lord Strathcona et du gouvernement canadien, plutôt que celles de Vesey Knox, et j'avais résolu de poursuivre les négociations; mais en prenant l'enveloppe, je m'aperçus qu'il s'y trouvait autre chose, une note que je m'empressai de lire, et qui disait ceci :—

" Personnelle et confidentielle.

" MON CHER MONSIEUR COLMER,—J'envoie à M. Preston, par le présent courrier, le document dont nous avions parlé, et il aura, je pense, l'effet désiré.

Bien à vous,

" VESEY KNOX."

Cette lettre ne m'était pas destinée, et je n'ai pas besoin de dire que j'y vis l'intention machiavélique de M. Colmer, l'homme qui avait été jusque-là comme une meule attachée à mon cou dans tout ce que je faisais pour l'émigration.

Par M. Clarke:

Q. Qui est-ce que M. Colmer?

R. Il était alors secrétaire du haut-commissaire.

Par M. Monk :

Q. Vous ne me paraissez pas avoir assez soin de vos lettres.
R. Cette lettre ne m'avait jamais été destinée.

Par M. Sproule :

Q. Vous n'avez pas eu l'avis de M. le docteur Russell ?
R. Non.
Q. Vous avez consulté Lord Russell verbalement.
R. Non ; Lord Russell était juge.
Q. Avez-vous consulté M. Russell ?
R. Non ; il n'était pas là. C'est M. Vesey Knox que j'ai consulté.
Q. Vous êtes allé chez M. Russell ?
R. Au bureau de M. Russell.

Q. Le témoin veut-il bien me laisser lui expliquer ce que je veux. Je comprends que vous êtes allé au bureau de quelqu'un, au bureau de M. Russell, pour le consulter ; et M. Russell étant absent, vous avez consulté cet autre ?

R. Oui.

Q. Maintenant, voici ma question : Vous a-t-il donné cette consultation par écrit pour que vous puissiez la remettre à lord Strathcona ?

R. Non.

Q. Tout s'est fait de vive voix ?

R. Oui, et la lettre qui devait m'être envoyée a été envoyée par erreur à M. Colmer avec la consultation.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Comment avez-vous découvert la chose ?
R. Cette lettre ?
Q. Oui.

R. A mon retour à Londres—je suis parti une couple de jours après—on m'avait demandé si je connaissais quelque chose à propos d'une lettre qui était égarée, une lettre personnelle et confidentielle, adressée à M. Colmer; et je l'ai remise à celui-ci.

Q. Si je vous comprends bien, la lettre qui vous était destinée a été livrée à Colmer ?

Q. Oui.
Q. Et ne vous est jamais parvenue ?
R. Non.
Q. Comment cela est-il venu en votre possession.
R. Cela m'a été probablement donné à mon retour à Londres.
Q. Vous l'avez eue plus tard ?

R. Je le présume. C'était une pure formalité, pour appeler l'attention sur une pièce mise sous le même pli.

Par M. Devlin :

Q. Dois-je comprendre, d'après ce que vous dites, que le ministère de l'Intérieur a sanctionné, ou fait un marché avec la *North Atlantic Trading Company,* à la recommandation, avec l'approbation et la sanction de Lord Strathcona ?

R. Absolument cela.

Q. On a dit ici ces jours derniers que vous aviez reçu un pot-de-vin de la North Atlantic Trading Company, parce que l'argent qui lui a été payé par le gouvernement canadien était passé par vos mains ?

R. Non, l'argent ne pouvait pas passer par ses mains.

Par M. Carvell :

Q. Par où cet argent est-il passé ?
R. En la manière ordinaire, au moyen d'un chèque officiel.

Q. Qui avait signé le chèque ?

R. Lord Strathcona l'a signé et je l'ai contresigné ; ou plutôt, c'est moi, je crois, qui signais toujours le premier.

M. MONK.—Les témoignages de M. Preston et de M. Smart indiquent qu'ils connaissent les noms de ceux qui faisaient partie de la North Atlantic Trading Company.

Le TÉMOIN.—Je ne saurais dire avec certitude.

M. LALOR.—Le témoin a déjà juré que pas un seul Canadien, personne en Angleterre ne fait partie de cette compagnie. S'il y a des noms qu'il ne connaît pas, comment a-t-il pu affirmer cela. Il n'est pas logique.

Le TÉMOIN.—Ce que j'ai dit, c'est que je ne croyais pas qu'il y en eût. J'irai plus loin et je dirai qu'il est absurde de le supposer.

M. FISHER.—M. Preston n'a certainement pas dit devant moi, au cours de cet examen, qu'il connaissait les noms des membres de cette compagnie. Ce que je lui ai entendu dire, c'est qu'il soupçonnait certaines personnes d'en faire partie. Je ne crois pas qu'il soit allé plus loin.

Le TÉMOIN.—C'est abolument cela.

M. MONK.—Le témoin a dit qu'il ne voulait pas donner les noms, que l'honneur lui faisait un devoir de se taire.

Le TÉMOIN.—Oui.

M. FISHER.—Il a dit qu'il était tenu en honneur de ne pas révéler ces noms.

Le TÉMOIN.—Les noms de ceux avec qui je négociais.

M. FISHER.—De ceux qu'il soupçonnait.

Le TÉMOIN.—De ceux avec qui je négociais.

Par M. Carvell :

Q. Vous avez déclaré, je crois, il y a un instant, que vous aviez reçu une enveloppe hier soir. Cette enveloppe vous est-elle arrivée comme à l'ordinaire, par la poste ? Comment vous est-elle arrivée ?

R. L'enveloppe est la suite d'une réponse à une lettre que j'avais écrite à la North Atlantic Trading Company le jour que je reçus par le télégraphe l'ordre de me présenter devant ce comité, laquelle lettre, dont j'ai promis de donner une copie au dactylographe, demandait à la compagnie le nom des personnes qui la composent.

Q. Où avez-vous adressé cette lettre ?

R. A Amsterdam; et celle-ci est arrivée hier soir. La première paraîtra dans les minutes. Celle-ci est arrivée accompagnée d'une autre, marquée " personnelle ", et qui m'autorisait nommément, dans de certaines circonstances à ouvrir l'enveloppe et à en faire connaître confidentiellement le contenu.

Q. A qui ?

R. A M. le premier ministre.

Q. C'est ce que vous n'avez pas encore fait ?

R. C'est ce que je n'ai pas encore fait.

Par M. Fisher :

Q. Avez-vous reçu de la compagnie la permission de le faire ?

R. Non.

Q. La lettre qui accompagnait cette enveloppe cachetée vous disait de l'ouvrir quand vous auriez reçu de la compagnie une dépêche vous permettant de le faire ?

R. Oui.

Q. Et vous n'avez pas encore reçu cette permission ?

R. Non.

Q. Par qui cette lettre était-elle signée ?

R. Par la *North Atlantic Trading Company.*

Q. Mais encore, par qui ?

R. Je ne saurais dire quelles initiales il y a là; je n'ai pas remarqué.

Par M. Macdonald :

Q. Je suppose que vous pourriez produire cette lettre ?

R. Elle va faire partie des minutes. Je devrais l'avoir dans ma poche, mais je ne m'attendais pas à être appelé ce matin.

Q. En écrivant à la *North Atlantic Trading Company,* où avez-vous adressé la lettre ?

R. A Amsterdam.

Q. C'est là que se trouve le bureau principal ?

R. Oui.

Q. Savez-vous où la compagnie a été constituée ?

R. A l'île de Guernesey.

Q. A l'île de Guernesey ?

R. Oui.

Q.Y a-t-il eu quelque chose d'inusité dans la formation de la compagnie ?

R. Non, rien d'inusité.

Q. Savez-vous pourquoi il s'est dit au Canada que c'était une chose anormale que d'aller ainsi à Guernesey chercher ses lettres de constitution ?

R. Non, c'est une chose très commune que des gens dont les intérêts financiers sont très considérables et qui tiennent peu à ce que le public sache qu'ils sont liés à des sociétés d'une sorte ou d'une autre aillent se faire constituer en compagnie à Guernesey. Par là ils évitent que l'on fasse trafic de leurs noms dans le lancement de l'affaire ou la manipulation des valeurs de la société.

Par M. Carvell :

Q. La loi de Guernesey diffère-t-elle de la loi anglaise ?

R. En Angleterre, ainsi que j'en suis informé par des renseignements que j'ai pris sur le sujet, depuis que l'on a soulevé cette question, la loi veut que les noms et adresses de tous les actionnaires soient enregistrés à l'hôtel Somerset; à Guernsey, au contraire, tout ce qu'il faut c'est enregistrer et tenir enregistrés les noms de sept des signataires des articles de la constitution.

Q. Et à Guernesey, les autorités accordent à la compagnie ses lettres patentes d'après une loi qui est particulière à cette île ?

R. Naturellement.

Q. Permettez-moi de vous demander, monsieur Preston, si vous connaissez à Londres des compagnies qui aient reçu leurs lettres de constitution à Guernesey ? Combien y a-t-il de ces compagnies ? Y en a-t-il beaucoup ?

R. Je ne pourrais pas vous dire cela sans y avoir un peu pensé; mais j'ai entendu dire que la chose est de fréquente occurrence.

Q. A Londres ?

R. Oui, à Londres.

Q. Le siège administratif de la compagnie avec qui vous avez correspondu, la *North Atlantic Trading Company,* est à Amsterdam ?

R. Oui.

Q. Avez-vous déjà été à Amsterdam, au bureau de la compagnie ?

R. Oui.

Q. Et quand vous aviez à traiter personnellement avec la compagnie, vous vous rendiez à Amsterdam ?

R. J'y ai souvent été.

Q. Il circule une rumeur qui fait consister le bureau de la compagnie en une pièce unique, située quelque part dans un galetas, où un homme vient une ou deux fois par semaine ouvrir la porte, pour s'en retourner aussitôt. Nous sommes assez curieux de savoir ce que c'est que ce bureau.

R. Je n'ai pas pris note des heures pendant lesquelles le bureau est ouvert, non plus que des heures pendant lesquelles ceux qui sont là s'y tiennent; mais je vous

dirai bien que le bureau est situé sur une des grandes rues d'Amsterdam. Au premier étage, je crois; et il se compose de deux pièces, avec les apparences accoutumées. J'ai vu là les livres de la compagnie, et quantité de brochures en différentes langues. J'y ai vu un coffre-fort; j'ai parlé aux employés, avec qui j'ai causé des choses de l'immigration et de tout ce qui regarde le bureau. Il m'a bien paru qu'il se faisait là beaucoup d'affaires.

Q. D'après ce que vous avez pu voir, y avait-il quelque chose dans le bureau ou aux alentours qui indiquât un désir d'éviter la publicité ?

R. Mais rien du tout. La fenêtre me ferait penser à cette porte (le témoin montre du doigt la porte de la salle) : le nom de la North Atlantic Trading Company s'y trouve peint.

Q. Il n'y a rien là qui diffère de ce que sont en général de pareils bureaux dans les villes d'Europe?

R. Rien du tout. A dire vrai, ce bureau est encore plus en vue, sous bien des rapports, que ne le sont généralement de tels bureaux, qui, sur le continent se trouvent souvent installés dans les maisons des particuliers. Celui-ci est situé au centre des affaires, à cinq minutes de la Bourse, des grandes banques et des établissements financiers de la ville: il fait face au canal sur une rue de devant.

Q. Qu'avez-vous pu voir, dans vos relations avec les compagnies, que ses employés étaient des continentaux, des étrangers?

R. Oui, des étrangers. Il va de soi qu'au bureau d'Amsterdam il ne se fait pas grande chose: c'est là surtout qu'a lieu la distribution des brochures et imprimés de la compagnie. C'est là que se trouve, pour la Hollande, ce que l'on appelle le "Reiz Bureau" ou "booking office". La besogne s'y centralise: le travail de détail se faisant un peu partout en Europe. J'ai vu, par exemple, des représentants de la compagnie en Suisse; et cela comprend le nord de l'Italie. Avec votre permission, je vous donnerai les noms de quelques villes que j'ai visitées.

J'ai été témoin des opérations de la compagnie à Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Bruxelles, Cologne, Dusseldorf, Basil, Kaiso, près de la frontière qui sépare l'Italie de la Suisse, Vienne, qui comprend Buda-Pesth, Brême, Hambourg, Odessa, Batoone, Copenhague, Gothenburg, Stockholm, Christiana. Je pourrais ajouter Leinberg, Cracovie et Tranapol.

Q. Avez-vous été vous-même dans toutes ces villes?

R. Oui.

Q. Et en combien de villes avez-vous vu se faire la distribution de brochures et la propagande en faveür de ce genre d'émigration?

R. Dans toutes les villes et autres lieux que je viens de mentionner.

Q. Ainsi vous savez personnellement que la compagnie distribue ses brochures et s'occupe activement de faire de la propagande?

R. J'en suis absolument certain; j'ai vu la chose par ses résultats, sinon autrement.

Q. Savez-vous que la compagnie a tous les ans dépensé de l'argent pour faire circuler ses brochures et, en général, pour soutenir son œuvre de propagande?

R. J'ai vu son compte d'impression—je suis entré chez un de ses imprimeurs, peut-être deux, un dans tous les cas, où j'ai eu l'occasion, plus d'une fois, de jeter les yeux sur quelques-unes de ses publications ou sur des épreuves, et je sais, pour avoir vu les pièces justificatives, que la compagnie dépense plus, beaucoup plus d'argent qu'il ne lui est prescrit de le faire par sa convention.

M. Wright (Renfrew):

Q. Qu'entendez-vouspar "booking office" ?

R. Un "booking office" est un bureau de billets ordinaire, où il se vend des billets pour le transport par eau ou par chemin de fer.

Q. Pouvez-vous nous dire ce que ces gens du continent ont fait pour tout l'argent que nous leur avons donné? Nous leur avons donné beaucoup d'argent. C'est la pre-

mière fois depuis cinq ans que vous venez ici, et nous ne savons rien. Dites-nous ce que l'on a fait avec cela.

R. Ils ont largement dépensé en impressions, et aussi pour faire de la propagande, faire circuler leur brochures. Dans un cas, par exemple, qui me vient à la mémoire, à Vienne, on a distribué, je crois, je n'ai pas compté le nombre de brochures, mais le compte de l'imprimeur représentait, pour une seule publication, 100,000 brochures.

Q. C'était leur compte d'impressions.

R. Oui. A Londres, un jour, j'ai vu que l'on adressait, à des personnes domiciliées un peu partout sur le continent, de 40 à 50,000 brochures, d'un caractère particulier. J'ai pris connaissance des matières qui se traitent dans ces brochures, et j'ai pu me rendre compte de la nature du travail qu'ils font. En bien des endroits, la poste ne les favorise guère; car, si l'on s'aperçoit que le courrier porte des imprimés propres à encourager l'émigration, on retient ces imprimés, surtout ceux-là qui sont sous enveloppe cachetée; on en retarde la livraison; il arrive même, pour ceux qui sont sous enveloppe cachetée, qu'on ne les délivre pas. Quand la compagnie se doute que pareille chose va se produire, elle utilise parfois les services des colporteurs, parfois ceux des petits marchands de villages, qui se chargent de distribuer ses brochures. Elle se ménage également la coopération des instituteurs dans les campagnes, des maires, des agents provinciaux qui ont charge d'émettre les passe-ports. On se procure les adresses de ceux qui ont demandé ces passe-ports, demande qu'il faut faire parfois plusieurs mois avant d'obtenir l'autorisation d'émigrer. Muni de ces adresses, on envoie directement aux personnes des renseignements sur le Canada. Outre cela, les agents de la compagnie, depuis fort longtemps, se sont mis en communication avec les immigrants établis au Canada, et ils ont obtenu d'eux les adresses d'amis, de parents, de connaissances, restés au pays d'où ils viennent, et à ceux-là également on a envoyé des brochures. C'est aussi ce que l'on a fait par l'entremise de M. Salinger, du bureau canadien de Liverpool. Il y a quelques temps, je suggérais à la compagnie...

Par M. Fisher:

Q. Qu'est ce M. Salinger?

R. C'est un des agents du bureau de Liverpool.

Q. Un bureau à nous?

R. Le bureau du gouvernement canadien, dépendant du ministère de l'Intérieur. A cause du grand nombre d'émigrants qui passent des pays étrangers aux Etats-Unis par Liverpool, je suggérais à la compagnie d'avoir dans cette ville quelqu'un qui eût accès aux maisons de pension des différentes compagnies de bateaux à vapeur, les lignes Cunard et White Star, pour y prendre les adresses des amis, paernts ou connaissances que ces émigrants venaient de laisser derrière eux dans leur pays, et pour ensuite utiliser ces adresses dans son œuvre de propagande. C'est ce que M. Salinger a fait, je crois, avec beaucoup de fidélité à ses engagements. Je ne vois pas qu'il y ait eu grand mal, de la part de la compagnie, à se servir de lui pour cela, attendu que c'est moi qui, pour la compagnie, ai demandé ces adresses à M. Salinger, sachant qu'il avait accès aux maisons de pension de Liverpool. J'ai pu ainsi faire avoir à la compagnie des milliers d'adresses de personnes avec qui elle s'est mise en correspondance dans les différents pays d'Europe. Pour être fanc jusqu'au bout, je pourrais ajouter que j'ai vivement engagé la compagnie à recompenser M. Salinger. Je ne saurais dire au juste ce qu'on lui a payé; mais, de temps à autre, un représentant de la compagnie, de passage à Londres, me remettait pour lui tantôt cinq, tantôt dix louis.

Par M. Barr:

Q. Qu'est-ce que fait ce M. Salinger?

R. Il est l'employé du gouvernement canadien.

Q. Et le gouvernement canadien le paye?

R. Oui.

Q. Et la compagnie aussi?

R. Elle lui donne quelque chose, peu de chose, pour ses renseignements.

Q. Est-il d'usage de doubler ainsi ses appointements?

R. Je vous accorde que ce n'est pas absolument régulier; mais j'ai mieux aimé vous faire connaître la chose moi-même que de la laisser venir à vos oreilles autrement.

Par M. Carvell:

Q. C'était un service rendu à la compagnie, mais qui, en même temps, pouvait vous amener des émigrants?

R. Je suis convaincu que le Canada y trouve son profit non moins que la compagnie.

Par M. Conmee:

Q. Ce travail se faisait-il pendant les heures du bureau?

R. Après les heures du bureau, j'imagine.

Par M. Barr:

Q. Je suppose qu'on ne lui commandait pas de ne travailler à cela qu'après les heures de bureau?

R. J'aurais pu, je suppose, lui imposer cette besogne; mais je n'ai pas cru devoir le faire.

Par M. Fisher:

Q. Ces renseignements lui arrivaient dans le cours ordinaire de son travail de bureau?

R. Non, il lui fallait sortir pour cela. Il avait à se déranger et à consacrer beaucoup de temps à cette besogne. Cela n'entrait nullement dans ses occupations journalières.

Par M. Conmee :

Q. Vous auriez pu exiger de lui qu'il fît ce travail ?

R. Je suppose que j'aurais pu lui commander de m'envoyer ces renseignements; mais j'ai pensé que ce serait une injustice à lui faire. Ses appointements étaient peu de chose, et j'ai cru qu'il pouvait bien recevoir de légers honoraires pour un travail de cette nature.

Par M. Wilson (Lennox):

Q. Quels appointements a-t-il ?

R. Je ne sais pas; 4 ou 500 dollars par année, je crois.

Par M. Ingram :

Q. Avez-vous dit que cet employé de l'Etat était en même temps à l'emploi de la *North Atlantic Trading Company* ?

R. Pas précisément. J'ai dit à la compagnie qu'il serait à propos qu'elle eût quelqu'un à Liverpool; et je ne voyais personne là qui pût faire la chose avec autant d'avantage pour le Canada que M. Salinger. Il était interprète au bureau de Liverpool. C'est un habile garçon, qui parle cinq ou six langues. J'ai dit à des agents de la compagnie qu'il pourrait peut-être s'intéresser pour eux. J'avais autorité, je suppose, pour lui commander de faire ce travail sans rémunération; mais j'ai pensé que ce ne serait pas juste. Il n'a été cependant convenu de rien du tout; mais on me remettait de temps en temps pour lui tantôt cinq tantôt dix louis—tous les deux ou trois mois peut-être. Il me donnait son reçu, que je remettaits à la compagnie.

Par M. Macdonald :

Q. Vous avez dit que les appointements de M. Salinger pouvaient être de 4 à 500 dollars par année ?

R. J'ai supposé la chose.

M. *Carvell :*

Q. M. Jury dit £7 14s. 1d. par mois, ou $450 par année ?
R. Oui.

Par M. Macdonald :

Q. Pour revenir à la *Trading Company,* qui est-ce qui, à Londres, l'a représentée comme solliciteur pour l'obtention de ses lettres de constitution ?
R. Mon gendre, M. E. A. Alexander.
Q. Exerce-t-il là comme solliciteur ?
R. Oui, depuis plusieurs années.
Q. Il a demandé ces lettres en la manière accoutumée ?
R. Je le présume.
Q. Vaudrait autant éclaircir ce point. L'île de Guernesey forme-t-elle une organisation distincte de celle de la Grande-Bretagne ?
R. Oui.
Q. Elle a un gouvernement à elle ?
R. Oui. Et je puis ajouter que les compagnies qui sont constituées dans l'île de Guernesey ne sont pas assujéties au paiement de la taxe imposée en Angleterre sur le revenu.

Par M. Ingram :

Q. C'est vous qui, pour les raisons que vous avez déjà expliquées, avez suggéré à la compagnie d'employer ce M. Salinger ?
R. Qu'elle aurait par là le bénéfice de ses connaissances et de son expérience. J'étais d'avis qu'il pouvait sans inconvénient faire la chose.
Q. Qu'est-ce qui vous a fait penser que la compagnie pouvait avoir besoin d'un agent comme celui-là ?
R. Mon cher monsieur, mais je suis là pour y chercher des émigrants.
Q. Je vois
R. Oui, et par tous les moyens; il me faut trimer, me démener, visiter tous les coins, si je veux arriver à faire partir des émigrants pour le Canada.
Q. Ainsi, la compagnie n'aurait pas pu elle-même se choisir un homme ?
R. On ne demandait pas mieux que de s'en tenir à mon choix. Et je ne crois pas que la compagnie eût pu trouver quelqu'un qui répondit à son but comme M. Salinger. En même temps, les intérêts du Canada y trouvaient leur compte.
Q. Qui avez-vous consulté dans cette affaire ?
R. Le gérant de la compagnie.
Q. Qui était-ce ?
R. M. Kohan. Il est, je crois, un des signataires de la convention.

Par M. Crockett:

Q. Est-il secrétaire ?
R. Je le crois.

Par M. Ingram :

Q. Vous avez parlé de distribution de brochures. Est-ce que votre bureau met de ces brochures en circulation dans ces pays ?
R. Quelquefois.
Q. Pouvez-vous nous donner une idée de la quantité de brochures que vous auriez ainsi distribuées ?
R. C'est bien peu de chose.
Q. Pouvez-vous dire ce que c'était ?
R. A dire vrai, non. Je crois que nous avons distribué quelques exemplaires de *The North-Western,* quelques exemplaires de géographies qui nous étaient restés des expositions; une autre publication aussi, il me semble, dont j'oublie le nom pour le moment.

Q. Vous n'êtes pas très clair.

R. Quand nous avions quelque chose que nous pouvions envoyer. J'en ai envoyé bien peu.

Q. Vous n'avez pas d'idée de la quantité?

R. Non.

Q. Qui est le gérant de la compagnie?

R. M. Kohan.

Q. Où demeure-t-il?

R. A Amsterdam, je crois. Je crois qu'il voyage la plupart du temps.

Q. La compagnie a-t-elle quelque agent à Londres?

R. Maintenant, oui.

Q. Son nom?

R. Léopold. Je n'ai su la chose que dernièrement.

Q. Et pouvez-vous nous donner les noms de quelque employé de cette compagnie?

R. Non, je ne le peux pas, pour le motif que j'ai déjà indiqué.

Q. Vous nous avez nommé Kohan et Léopold.

R. Oui.

Q. Pour ce qui est des autres, vous jugez qu'il pourrait y avoir danger de conflit international dans la divulgation de leurs noms?

R. Pas le moins du monde. Le danger est pour eux, ou plutôt pour leur travail de propagande à travers l'Europe. J'ai promis, et ma promesse a reçu l'approbation du ministère. Je ne me crois certainement pas libre de parler sans leur consentement.

Q. Le consentement du ministère?

R. Le consentement de la compagnie.

Q. Pas du ministère?

R. Non, de la compagnie. Je ne me crois pas libre de lui manquer de foi.

Q. Et si le ministère vous le permettait?

R. Je ne me croirais quand même pas libre de parler.

Par M. Crockett:

Q. Sait-on au ministère les noms de ces gens-là?

R. M. Smart peut-être en connaît quelques-uns.

Q. M. Cory?

R. Je ne le crois pas—mais je n'en sais rien.

Par M. Blain:

Q. Pourquoi faire connaître certains noms et refuser pour d'autres?

R. M. Kokan est un des signataires. Les noms de ces derniers sont connus du public.

Q. Vous ne refuseriez pas de donner les noms des sept signataires?

R. Je ne sais vraiment pas qui ils sont. Il en existe une liste imprimée.

Q. Connaissez-vous quelqu'un en Angleterre qui soit lié à cette compagnie pour avoir reçu un dividende ou autrement?

R. Non.

Q. Vous-même, n'avez-vous pas, directement ou indirectement, quelque intérêt pécuniaire dans cette compagnie?

R. Aucun, ni directement ni indirectement, ni de quelque autre façon qu'il vous plaise de l'entendre.

Q. Y a-t-il quelqu'un du service de l'immigration qui soit lié à cette compagnie?

R. Je ne l'ai jamais entendu dire, excepté par d'absurdes rumeurs, que des intéressés font circuler.

Q. En raison de votre situation comme surintendant, n'avez-vous rien vu, rien n'est-il venu à vos oreilles, qui indique qu'un employé du gouvernement canadien en Angleterre soit intéressé dans cette compagnie à un degré quelconque, ou y ait quelque intérêt pécuniaire?

R. Pas le moindre indice.

Q. Autrement, vous croirez-vous tenu de le rapporter au ministère?

R. Je m'assurerais des faits. Je suppose bien que j'aurais dû rapporter le cas de Salinger; mais l'idée ne m'en est jamais venue.

Q. Alors, de ceux qui son't liés au ministère, personne autre que Salinger n'a jamais, que vous sachiez, ni directement, ni indirectement, rien reçu de la compagnie?

R. Personne.

Q. Que dites-vous, en général, du résultat pour ce pays de l'œuvre de la compagnie?

R. Nous y avons gagné, je crois, de cent à cent vingt mille personnes, qui, sans elle, ne se seraient jamais rendues jusqu'ici. Nous n'avions pas d'autre moyen d'établir en Europe une propagande fructueuse. Et maintenant, si on calcule ce que nous a coûté par tête cet'te immigration, j'oserai dire que chaque immigrant amené ici par cette compagnie coûte, en moyenne, au gouvernement moins de la moitié du prix que nous coûtent ceux qui nous arrivent de presque toutes les autres régions du globe—ce qui peut-être n'est guère à l'honneur de nos propres agents.

Par M. Blain:

Q. En ce cas, pouviez-vous considérer que le gouvernement faisait bien de dénoncer à la compagnie l'annula'tion de son marché?

R. Vous ne devez pas me demander de critiquer le gouvernement. J'exprime mon opinion.

Q. Le témoin est tout disposé à dire que c'est un contrat avantageux. N'est-il pas juste absolument qu'il nous dise, comme fonctionnaire de l'Etat, ce qu'il pense de l'annulation de ce contrat ?

R. L'honorable député n'est pas sérieux ?

Q. Tout à fait sérieux.

R. Je lui supposais plus de jugement que cela.

Par M. Armstrong :

Q. Pour revenir à Salinger, vous avez dit, je crois, qu'il était à l'emploi du ministère de l'Intérieur ?

R. Oui.

Q. Il était censé devoir consacrer tout son temps et toute son énergie au travail qu'on l'avait chargé de faire en Ecosse——

R. Non, c'est au bureau de Liverpool qu'il se trouvait.

Q. Il était censé devoir consacrer tous ses efforts à l'accomplissement des fonctions qui lui avaient été assignées ?

R. Pendant ses heures de bureau, oui, je le suppose.

Par M. Derbyshire :

Q. Combien d'heures par jour travaillent-ils—dix heures ?

R. Pas tout à fait dix heures? La plupar't des employés s'efforcent de terminer dans la journée la besogne du jour; en sorte que les heures de bureau peuvent être plus longues ou plus courtes, selon le travail à faire.

Par M. Armstrong :

Q. Pouvez-vous, maintenant, nous donner quelque idée de l'ouvrage qu'il y fait ?

R. Non, je ne le puis pas. Il passe une grande partie de son temps à interpréter et questionner les émigrants. M. Jury est plutôt que moi son chef.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du travail qu'il fait pour la *North Atlantic Trading Company* ?

R. D'après ce qu'il m'a dit en deux ou trois occasions, il visite les maisons de pension des lignes Cunard et White-Star, peut-être aussi d'une couple d'autres lignes. Il y demande aux émigrants qui viennent du continent et passent par Liverpool

l'adresse de parents, d'amis ou de connaissances qu'ils viennent de quitter. A mon avis, il s'est toujours très bien acquitté de cette besogne; et cela lui imposait un travail qui, naturellement, sortait de ses attributions ordinaires comme employé de l'Etat.

Q. Avez-vous quelque idée du temps qu'il consacrait à ce travail ?

R. Non, du tout.

Q. La *North Atlantic Trading Company* pourrait-elle le dire ?

R. Je ne sais pas; vous aurez à le lui demander. Quant à moi, je ne le saurais dire.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de ce qu'il recevait chaque mois ?

R. Ce n'était pas affaires de rémunération: il se passait quelquefois trois mois, six mois, avant qu'il reçut quelque chose. Je me souviens d'avoir eu deux ou trois lettres de lui, me priant de rappeler à la compagnie qu'il était à peu près temps de lui faire une remise. Si vous tenez à une réponse, je vais m'informer de la chose pra câblogramme.

Q. J'aimerais bien que vous le fissiez.

R. A la bonne heure; je le ferai avec plaisir.

Par M. Smith (Nanaîmo):

Q. N'avez-vous pas dit que M. Léopold fait partie de la *North Atlantic Trading Company ?*

R. Non, je n'ai pas dit cela.

Par M. Armstrong :

Q. N'avez-vous pas dit qu'il est actuellement agent de la compagnie ?

R. Il la représente, je crois, à Londres, où il fait affaires sous le nom de *The Canadian Farmers' Auxiliary.*

Par M. Blain :

Q. Quant à M. Alexander, il est votre gendre ?

R. Oui, mon gendre; et il est avocat à Londres.

Q. Il est à l'emploi de la *North Atlantic Trading Company* ?

R. Je ne dirai pas qu'il est à l'emploi de cette compagnie. La compagnie cherchait un avocat, et j'ai suggéré mon gendre. J'ai proposé mon gendre à bien du monde, et j'avoue candidement que je dirige de son côté tous ceux que je peux.

Q. Quand la compagnie l'a-t-elle employé pour la première fois ?

R. Pour ses lettres de constitution, je crois; mais je ne le saurais dire.

Q. A quelle date, cela ?

R. A peu près un an, peut-être quinze mois.

Q. Est-il encore à l'emploi de cette compagnie ?

R. Pas que je sache. Je ne sache pas qu'il ait rien fait pour elle à part cela.

Par M. E. M. Macdonald :

Q. Vous ne parlez pas des avocats comme étant " à l'emploi " de leurs clients ?

R. Ce n'est pas l'usage.

Par M. Blain :

Q. Je demande à M. Preston si M, Alexander a cessé d'agir comme avocat pour la *North Atlantic Trading Company ?*

R. Je ne saurais vous le dire. Je ne sache pas que M. Alexander ait rien fait de plus pour la compagnie que de lui obtenir ses lettres de constitution.

Q. Vous avez proposé votre gendre à la compagnie?

R. Oui.

ANNEXE No 2

M. Crockett :

Q. Est-il l'avocat du bureau canadien du Travail?

R. Je ne saurais vous le dire.

Q. Vous savez quel est le travail de l'employé Salinger. Pouvez-vous dire s'il a négligé les devoirs ordinaires de son bureau pour exécuter les commissions dont le chargeait la North Atlantic Trading Company?

R. Oh! non; j'ai toujours pensé que ses fonctions n'étaient pas celles d'un employé ordinaire: il était l'interprète général du ministère, chargé de se mettre en communication avec les étrangers à leur passage à Liverpool, et de leur prêter assistance.

M. Conmee :

Q. De les aider et de les diriger?

R. Oui.

M. Carvell :

Q. Je suppose que M. Salinger, dans le cours ordinaire des devoirs de son bureau, ait obtenu des renseignements, qu'il ait appris, de ces émigrants du continent, l'adresse de parents ou amis susceptibles de pouvoir être induits à venir ici, est-ce que vous auriez pu trouver quelque moyen de renseigner ces gens sur le Canada sans vous servir de la Trading Company ou autre association de ce genre?

R. Je ne le crois pas. Mais attendez un peu: il me semble que, de temps en temps, nous avons eu soin de pourvoir M. Salinger d'une quantité raisonnable de brochures en langues étrangères. Combien au juste, je ne saurais vous le dire. Je pourrais ajouter que je connais M. Salinger pour un homme très honorable, qui n'aurait pas, je crois, négligé ses devoirs pour faire ce travail. Je pense même qu'avant de se liverr au profit de la compagnie, à cette besogne sur une plus grande échelle, déjà il avait l'habitude de se procurer des adresses, qu'il m'envoyait à Londres. De fait, je crois que cela se faisait.

Par M. Fisher :

Q. Si je vous comprends bien, ce que vous avez fait pour la compagnie, ç'a été de lui passer les adresses de gens du continent que l'on pouvait croire disposés à émigrer?

R. Oui, obtenues d'émigrants en partance de Liverpool, et qui se rendaient en très grand nombre aux Etas-Unis.

Q. Il remettait ces adresses à la North Atlantic Trading Company, qui, elle, se mettait, d'une manière ou d'une autre, en rapport avec ces personnes et les dirigeait sur le Canada?

R. C'est cela.

M. Conmee :

Q. Le témoin est allé, je pense, un peu plus loin que cela: il a dit que cet homme se rendait auprès des employés des paquebots, à leurs maisons de pension, et obtenait d'eux des renseignements, qu'il transmettait à la North Atlantic Trading Company.

R. C'était sa manière de procéder: il allait dans les maisons de pension.

Q. Cela, bien entendu, ne faisait pas partie de ses devoirs de bureau.

R. Il avait accès aux maisons de pension des lignes de paquebots dont j'ai parlé.

Par M. Blain :

Q. Pourriez-vous dire au comité qui a réuni les signatures des sept personnes qui forment le conseil de la *North Atlantic Company ?*

R. Non; je ne savais rien de ces gens-là avant d'avoir vu leurs noms imprimés.

Q. Vous ne savez rien d'eux?

R. Non.

Q. Savez-vous qui s'est assuré leur coopération.

R. Je n'en sais rien; mais probablement l'avocat.

M. Crockett :

Q. Ne vous a-t-on pas quelque peu consulté au sujet de la constitution de la compagni ?

R. On m'a dit que la compagnie voulait prendre ses lettres de constitution à Guernesey, et là-dessus j'ai proposé mon gendre comme pouvant donner d'utiles renseignements.

Q. Qui vous a dit cela?

R. M. Cohen, je crois, qui un jour est venu à Londres. Il en est le secrétaire.

Q. A propos des payments faits à M. Salinger, par la compagnie, l'ont-ils tous été par votre entremise?

R. Oui.

Q. N'avez-vous pas dit, monsieur Preston, que vous ne pouviez pas affirmer si lord Strathcona avait vu le représentant de cette compagnie?

R. Je n'ai rien pu dire à cet égard; je ne sais rien.

Q. Vous ne savez pas s'il a vu un représentant de la compagnie?

R. La chose est possible, mais je l'ignore. Je suppose bien qu'il a dû voir tous les agents de paquebots.

Q. Ou encore le syndicat?

R. Cela, je ne puis pas le dire.

Par M. Macdonald:

Q. Savez-vous que quelques-uns de ceux qui composaient la société étaient ceux-là que lord Strathcona a vus pendant son séjour en Europe?

R. J'ai un vague soupçon de la chose.

Par M. Crockett:

Q. Cette compagnie vous devait-elle des comptes comme surintendant de l'Emigration?

R. En ce sens, peut-être, que je veillais à ce que ces agents fissent tourner la meule.

R. Vous dites avoir rencontré des représentants de la compagnie dans différentes villes de l'Europe?

R. Oui.

Q. Est-ce exprès pour cela que vous aviez visité ces villes?

R. Absolument; et aussi pour voir ce qu'ils faisaient.

Q. En votre qualité officielle?

R. Sûrement. J'ajouterai même qu'à mon arrivée dans une ville, je faisais généralement, par mesure de protection, connaître ma mission à l'ambassadeur anglais, à son secrétaire, ou au consul général.

Q. Leurs brochures vous étaient-elles soumises?

R. Les traductions l'étaient. J'en ai ici dans toutes les langues. Peut-être ces messieurs trouveraient-ils quelque intérêt à y jeter les yeux.

Q. La compagnie était-elle censée devoir soumettre à votre approbation tous les imprimés qu'elle distribuait?

R. Je le crois.

Q. Tout?

R. Oui, tout.

Q. Où prenait-elle ses renseignements sur le Canada? Vous nous avez dit que c'étaient tous des étrangers, qu'il n'y avait pas un Canadien dans la société?

Q. Les renseignements s'obtenaient à mon bureau. Il venait quelqu'un passer huit ou dix jours avec moi à prendre connaissance de mes papiers.

Q. C'est vous qui donniez à la compagnie les renseignements?

R. Oui, en ma qualité de commissaire de l'immigration.

Q. Toute publication vous était soumise pour approbation?

R. Je le crois. J'en ai remarqué, ce matin, un ou deux que je voyais pour la première fois; mais, règle générale, on me les soumettait.

Q. Vous nous avez parlé de vos visites chez l'imprimeur: est-ce vous qui surveillez la publication de toutes les brochures?

R. Pas quand c'était du slave ou du polonais.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Ce M. Léopold, l'employé de la "North Atlantic Trading Company", est ce même M. Léopold qui avait la direction du bureau canadien du Travail?

R. Oui, le même. Ce bureau était en quelque sorte sa propriété.

Q. Est-ce vous qui l'avez proposé à la compagnie?

R. Pas le moins du monde. Tout ce que j'ai pu faire quant à lui, ç'a été, il y a quelque temps, que l'on rayât son nom de la liste des sociétés ou particuliers à qui l'on paye des primes pour l'encouragement qu'ils donnent à l'immigration canadienne, comme par exemple, le bureau canadien de Travail, la société canadienne d'Emigration, ou autres agences, de même nature. J'ai pensé qu'il n'était pas juste de lui continuer nos faveurs.

Q. Cela était dû à des instructions venues du ministère?

R. Non pas, mais à ma propre initiative.

Q. Je ne fais que demander un renseignement.

.R Oui, ma propre initiative; je les ai tous mis dans le même sac.

Le témoin se retire.

Le comité lève sa séance.

Ayant lu cette transcription de mon témoignage, je la certifie conforme.

W. T. R. PRESTON.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DU COMITÉ 34,
22 mai 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici, ce jour, 10 heures a.m., sous la présidence de M. P. H. McKenzie, président.

M. W. T. R. PRESTON, commissaire canadien de l'immigration pour l'Europe, comparaît de nouveau pour être examiné sur des payments faits à la "North Atlantic Trading Company".

Par M. Fisher:

Q. J'avais certaines questions à poser à M. Preston à notre dernière réunion, pour lesquelles le temps m'a manqué. Si on me le permet, j'aimerais à lui faire ces questions tout de suite car je vais avoir à m'absenter pour une séance qui a lieu ailleurs. Il est possible, cependant, que je revienne ici avant l'ajournement. Si je ne me trompe, c'est l'examen de M. Preston qui se continue. Je voudrais, monsieur Preston, vous interroger au sujet des conditions dans lesquelles votre travail de propagande s'effectue sur le continent. Il ressort de votre témoignage et de renseignements

pris ailleurs, que la plupart des pays du continent ont des lois strictes contre ceux qui, dans leurs limites, sollicitent les gens à émigrer?

R. Effectivement, et dans quelques pays plus que dans d'autres. Je puis bien dire que j'ai traité cette question fort au long dans mon dernier rapport annuel: vous y trouverez un aperçu de ces lois.

Q. Et malgré la rigueur de ces lois, l'administration qui les applique est peut-être, avez-vous dit, encore plus rigoureuse ?

R. Oui, beaucoup plus.

Q. La police a, dans la surveillance qu'elle exerce, des pouvoirs très arbitraires ?

R. Précisément.

Q. Avec ces pouvoirs, la police qui soupçonne un individu, peut aisément contrecarrer l'issue d'une tentative légitime ?

R. Oui, et elle le fait.

Q. L'expérience l'a démontré. Vous avez parlé de lord Strathcona se rendant à Hambourg; et il y a eu, si je ne me trompe, d'autres cas de même nature, où des agents canadiens se trouvaient concernés ?

R. Oui, entre autres, celui de M. Dyke.

Q. On me dit qu'en divers endroits, les agents de billets font des affaires légitimes ?

R. Les agents de billets sont tous patentés dans ces pays; et, dans bien des cas, l'agent doit faire au trésor de l'Etat un dépôt plus ou moins considérable, lequel dépôt est, pour ainsi dire, à la fraction des autorités en cas de déclaration d'infraction à quelque disposition ou de la loi ou des règlements de police.

Q. De quelle nature sont les affaires que font ces agents de billets ?

R. C'est d'abord de vendre des billets pour tous les points du globe. Puis à ceux qui se proposent d'émigrer ils donnent des renseignements, autant que la loi le leur permet. Nombre de grandes agences ont des correspondants dans divers pays du monde. C'est par l'entremise de ces correspondants qu'elles font entrer leurs imprimés dans un pays où une action directe de leur part les mettrait en conflit avec la loi. En Suède et en Norvège, c'est peut-être moins à la loi qu'aux règlements de police que l'on a affaire. Là, dans bien des cas, il n'est même pas permis à l'agent, dans les villes, de distribuer des imprimés en réponse à des demandes personnelles de renseignements. On ne lui permet pas d'en donner au comptoir. Les seules informations verbales sont tolérées. Depuis quatre ou cinq ans, on s'y montre de plus en plus rigoureux. Le conseil anglais d'une ville maritime de la Scandinavie en a fait dernièrement l'expérience. Des marchands de bois de la Nouvelle-Ecosse, ayant besoin d'ouvriers, s'étaient adressés à un agent de Suède; celui-ci pria le consul de s'informer de leur solvabilité. La réponse du consul fut favorable à ces derniers. C'était en quelque sorte garantir à l'émigrant de l'ouvrage à l'arrivée. Il va sans dire que l'agent avait son intérêt là-dedans: la vente des billets lui laissait une commission. Pour le consul, l'aide purement morale qu'il venait de prêter à l'agent lui valut l'attention de la police, et il dut payer une forte amende. On alléguait, pour raison de cette sévérité, la nature peu satisfaisante de l'emploi donné aux émigrants. On voit par-là pourquoi il a été reconnu impossible de faire de la propagande en Scandinavie autrement que par l'entremise d'un bureau comme celui de MM. Almquist et Cie, agents de la *North Atlantic Trading Company*. Ces messieurs ne sont pas des agents de billets, et on leur a permis d'ouvrir un bureau. Ils fournissent des renseignements qu'on ne permet pas au consul anglais, qu'on ne permettrait pas à des agents de billets de donner, mais que l'on tolère quand le bureau se qualifie de simple bureau de renseignement.

Par M. Sproule :

Q. Où va le dépôt qu'on oblige les agents à fournir dans certains pays ?

R. A l'Etat.

Q. Dans chaque pays ?
R. Oui, dans chaque pays.
Q. Quelle somme ?
R. Quelquefois jusqu'à 50,000 marks ($12,000), et même davantage.
Q. Où se fait le dépôt ?
R. A la caisse de l'Etat.
Q. Dans chaque pays ?

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Qui, avez-vous dit, a dû payer l'amende ?
R. Le consul anglais.

Par M. Fisher :

Q. Est-ce que les agents de billets sont des représentants des lignes de paquebots ?
R. Oui.
Q. Est-ce donc qu'ils ne vendent des billets que pour les lignes dont ils sont les représentants ?
R. Mais oui. Avant de pouvoir vendre, ils y sont autorisés par les propriétaires de la ligne.
Q. Par les propriétaires de la ligne ?
R. Oui, par les propriétaires de la ligne.
Q. Non pas par les autorités ?
R. Il leur faut également un permis des autorités.
Q. Arrive-t-il souvent qu'ils représentent plus d'une ligne de paquebots ?
R. Oh ! très souvent.
Q. Le même bureau ?
R. Le même bureau, oui. Des lignes canadiennes, américaine et du continent sont souvent représentées par la même compagnie.
Q. Vous parlez de lignes de paquebots ?
Q. Oui.
Q. Non pas de chemins de fer ?
R. Non.
Q. Mais je suppose que. de là où leur bureau est situé, ils vendent des billets qui mènent l'émigrants à destination ?
R. La plupart des compagnies de paquebots se relient de façon ou d'autre à quelque ligne de chemin de fer partant de New-York ou de quelque point de la côte canadienne, si bien que les agents peuvent faire un prix pour tout le voyage.
Q. J'entends surtout de là où l'émigrant part en Europe. Beaucoup de ces gens viennent de villes situées dans l'intérieur, et on leur donne un billet qui les même depuis chez eux, ou tout près, jusqu'à leur destination.
R. En Europe, il faut généralement qu'ils achètent leur billet à la gare du chemin de fer. Il y a pour les emigrants des tarifs spéciaux, et les billets auxquels ces tarifs s'appliquent conduisent l'acheteur depuis certains points de l'Europe jusqu'au lieu du débarquement.
Q. Ces agents ne vendent donc pas de billets de chemins de fer ?
R. Généralement, non.
Q. Les billets qu'ils vendent ne sont bons que pour le port d'embarquement jusqu'à destination en Amérique ?
R. Oui.
Q. Ainsi, ce sont de vrais représentants de compagnies de paquebots ?
R. Oui.

Par M. Brodeur :

Q. Comment se fait-il que, dans ces pays, les compagnies de transports ont des tarifs spéciaux, quand il ne leur est pas permis de pousser à l'émigration ?

R. Il est bien vrai que les chemins de fer sont des entreprises de l'Etat, et pourtant, comme en Autriche-Hongrie, par exemple, on fait aux émigrants des prix spéciaux.

Q. Cela montre que la loi n'est pas très rigoureusement appliquée ?

R. Il est permis d'émigrer, mais on ne veut pas que des personnes intéressées fassent de la propagande.

Par M. Lennox :

Q. C'est cependant ce qui arrive avec ces taux spéciaux ?

R. Peut-être, mais on défend aux agents de publier ces tarifs.

Q. De fait, on leur permet de donner de ces billets à prix réduits ?

Q. Les gouvernements font aux é igrants des prix spéciaux, mais ceux-ci ne peuvent pas partir sans passe-port, et encore c'est le gouvernement qui l'accorde. Tout de même, les gouvernements s'opposent à tout travail de propagande. L'Autriche-Hongrie est bien, sous ce rapport, ce que l'on peut appeler le plus libéral de tous les pays, et, cependant, la situation y est telle, comme me l'expliquaient dernièrement, à Vienne et à Budapest, des fonctionnaires de l'Etat, que pour obtenir d'y faire le moindre travail de propagande, on se butte à des difficultés sans nombre. Le premier ministre autrichien nous a pleinement renseignés sur ce point M. le ministre des finances et moi :

Par M. Monk :

Q. Quel est ce premier ministre?

R. Le premier ministre d'Autriche.

Q. Son nom ?

R. Je l'oublie dans le moment. M. Fielding a vu également M. le comte Tiza, premier ministre de Hongrie, à ce même sujet.

Par M. Fisher:

Q. Les chemins de fer sont la propriété de l'Etat ?

R. Oui.

Par M. Armstrong:

Q. Est-ce que dans ces pays les agents du gouvernement américain font de la propagande? Et comment s'y prennent-ils?

R. Ils n'en font pas. Il y a, cependant, quelques compagnies américaines de terres qui font dans certains de ces pays une propagande qui prend diverses formes. Je ne saurais, pour le moment, me rappeler quelle compagnie de chemin de fer fait en Allemagne un travail de ce genre, mais celle du chemin de fer de Santa-Fé dirige le Copenhague une propagande en Allemagne. Des chemins de fer américains, représentés par un agent de billets, font de même à Hambourg pour la Scandinavie. Beaucoup d'agents, pour ne pas être accusés de violer les lois du pays, travaillent du dehors.

Par M. Fisher:

Q. La poste, je suppose, fait sa grande part?

R. Oui, sa très grande part.

Q. Les imprimés passent par là?

R. Quelques-uns ont des agents, des voyageurs, des colporteurs, qui vont de place en place recueillir des adresses; plus tard, sinon tout de suite, les brochures sont envoyées à ces adresses.

Q. Ainsi, quand des agents, pour avoir poussé à l'émigration, ont encouru le déplaisir des autorités, le dépôt qu'ils ont fait risque d'être confisqué?

R. Oui, et de plus leur licence est annulée

Q. Sont-ils, dans certains cas, encore exposés à de lourdes pertes?

R. On met tout simplement et sur-le-champ un terme à leurs opérations.

M. MONK dit que le ministre de l'Agriculture ne devrait pas, par la manière dont il pose ses questions, suggérer la réponse au témoin.

M. FISHER.—Je veux bien me laisser guider par le savant avocat dans la manière d'interroger le témoin. Je confesse mon ignorance de la procédure suivie devant les tribunaux, et je vais tâcher de me conformer à l'avis de mon ami, M. Monk, qui a l'expérience de ces choses.

M. DERBYSHIRE.—Pour un cultivateur, je trouve que vous ne faites pas trop mal.

Par M. Fisher:

Q. Pourriez-vous nous citer le cas de quelque agent de billets qui ait eu des difficultés de ce genre?

R. Je sais tels cas où l'on a menacé des agents de fermer leur bureau pour violation de la loi ou des règlements de police. Je suis passé deux ou trois fois en Scandinavie, et j'ai vu quelles précautions l'on y prend pour exercer ce négoce. Pour le moment, je ne me souviens d'aucun cas particulier où l'on ait interdit à un agent de continuer ses opérations. Je pourrais peut-être rapporter le cas d'un nommé Meyer, qui, il y a une couple d'années, avait essayé, sur la frontière d'Allemagne, de détourner de leur route des émigrants qui se rendaient à leur port d'embarquement: la police prétendit qu'il faisait de la propagande. On m'a dit que, l'agent étant sorti du pays, on ne lui avait pas permis d'y revenir. C'est la police qui fait cela ; et dans l'application qu'elle fait de la loi ou de ses propres règlements, se substitue elle-même bien souvent à la loi. Il y aune chose qui s'ajoute à cela pour gêner l'émigration continentale, et cette chose est ce que l'on appelle la ligne des paquebots, avec, comme supplément, les stations de contrôle. Avec la ligne Elder-Dempster, les émigrants passaient en foule en Amérique, comme jamais la chose ne s'était vue auparavant; mais cette facilité de sortie n'existe plus aujourd'hui. Je ne sais trop si le comité aurait souci d'entendre dire quelque chose de ce que l'on appelle la ligue de l'Atlantique du Nord, mais c'est une association dont les statuts attribuent à certaines lignes une vaste étendue de territoire en Europe, en considération de quoi ces lignes abandonnent à d'autres certaines parties du pays; ce qui a pour résultat d'empêcher que les immigrants ne passent directement au Canada par voie des ports anglais. Aujourd'hui, une faible proportion seulement de l'émigration européenne—six pour 100 à peu près,—peut se rendre en Amérique en passant par les ports anglais. Il reste les stations de contrôle, par où, en Allemangne, les émigrants doivent passer dans leur voyage vers l'océan. La ligue dont je viens de parler a également mis la main sur ces stations, et plus un seul émigrant ne peut y passer, s'il n'est muni d'un billet lui assurant une place dans un paquebot que la ligne aura préalablement agréé. Toutes les lignes de paquebots font aujourd'hui partie de cette ligue. Si on veut savoir comment cela fonctionne, je dirai que des émigrants, arrivés à ces stations, ont dû retourner chez eux, simplement parce qu'ils avaient des billets pour certaines lignes et suivaient certaines routes que la ligue des paquebots ne reconnaissait pas comme régulières. Tous cela, naturellement, a permis aux lignes de paquebots d'ajouter considérablement au prix du passage d'Europe au Canada ; et c'est ce qu'elles ont fait au cours de ces dernières années.

Q. C'est le groupement des lignes de paquebots ?

R. Oui. C'est là une des grandes difficultés dont nous souffrons en Europe. Les prix ont dépassé, et de beaucoup, les 100 kroner. En 1902, c'était 188 kroner. A 5 kroner le dollar, on voit à quoi cela nous porte. Aujourd'hui, sans avoir rien ajouté au confort, on demande 290 kroner. C'est au moins un tiers de plus qu'il y a quatre ans; celà pendant que, pour d'autres pays, comme la République Argentine, par exemple, à laquelle l'Allemagne dispense ses faveurs avec moins de répugnance que pour le Canada, le prix du passage n'est que de 125 kroner, moins de la moitié de ce qu'on demande pour le Canada, et pourtant la distance est deux fois plus grande. On voit par là que dans notre travail de propagande ou dans les tentatives que nous faisons pour nous assurer l'émigration continentale, nous sommes loin de lutter sur un pied d'égalité avec d'autres pays.

Q. Un instant, s'il vous plaît. Les agents de billets dont j'ai parlé sont-ils des représentants de cette ligue de paquebots?

R. Tous les agents de billets sont des représentants de la ligue.

Q. Sont-ils soumis aaux règlements de la ligue?

R. Oui, tous. Il n'y a pas encore bien longtemps que des agents de billets se sont vu retirer leur permis en Angleterre même, simplement parce qu'ils avaient diminué de 3, 4 ou 5 schellings les taux prescrits par la ligue.

Q. Dites-vous que cette ligue détermine le nombre de personnes à qui il sera permis d'émigrer dans tel ou tel pays ?

R. Elle règle le nombre d'émigrants qui devront prendre telle ou telle ligne. Par exemple,—à moins que les arrangements n'aient beaucoup changé,—les lignes anglaises ou canadiennes ne peuvent transporter que 6 pour 100 du total de l'émigration sortie du continent. Si elles dépassent cette proportion, elles ont tant à verser dans la caisse commune. A cause de ces restrictions, des émigrants déjà rendus dans un port anglais, et qui avaient leur billet pour une ligne canadienne, se sont vu refuser le passage par cette même ligne. La chose est arrivée plus d'une fois à l'époque où la ligne Elder-Dempster existait encore, et souvent des émigrants m'ont prié de faire en sorte que leur argent leur fût rendu pour que, par cette ligne Elder-Dempster, ils pussent se rendre au Canada.

Q. C'est bien là limiter le nombre des émigrants ?

R. C'en est le résultat naturel. Voilà quelques-unes des difficultés, presque innombrables, contre lequelles nous avons à lutter lorsqu'il s'agit pour nous de faire passer des émigrants d'Europe au Canada. Toutes choses mises ensemble, il n'y a pas, je crois, de pays qui ait à faire face à de plus grands désavantages que nous par suite de l'action de cette ligue des compagnies de paquebots.

Q. Quelle relation y a-t-il, dans les différents Etats du continent entre la *North Atlantic Trading Company* et ces agents? J'entends les agents de billets.

R. Je ne sais trop, vraiment.

Q. La *North Atlantic Trading Company* est sensée avoir des relations avec les agents qui vendent des billets sur le continent ?

R. Oui.

Q. Si les agents de billets sont les représentants et les agents des lignes de paquebots, quelle relation existe-t-il entre la *North Atlantic Trading Company* et ces mêmes agents ? Existe-t-il relation entre eux ?

R. Je sais que la *North Atlantic Trading Company* envoie aux agents de billets de toute l'Europe, pour qu'ils les distribue parmi leurs clients, des brochures, en même temps que carte d'affaires ou l'adresse de tous les autres agents de billets. Ceux de la *North Atlantic Trading Company*—et j'imagine que cette compagnie ne se compose pas uniquement d'agents de billets, font eux-mêmes, bien entendu, une propagande séparée dans les différents pays d'Europe; et dans quelques-uns de ces pays, comme je l'ai dit, le travail se fait forcément par l'entremise des maires, des instituteurs, des prêtres ou ministres, des représentants du peuple, que les agents ont su gagner à leur cause. Muni des adresses que l'agent s'est ainsi procuré, il se met en communication avec les personnes qui lui ont été désignées comme se proposant d'émigrer. C'est à cela, bien entendu, que vise l'agent. Il m'a été montré de temps en temps d'énormes quantités d'adresses, recueillies de cette façon. Il n'existe absolument pas, pour la compagnie, d'autre moyen d'entrer en communication avec ces personnes; et pareil travail ne se pourrait faire directement par des envoyés du gouvernement canadien qu'à des frais énormes.

Par M. Armstrong :

Q. Est-ce qu'un grand nombre de ceux qui viennent ici n'y viendraient pas sans l'aide de la *North Atlantic Trading Company ?*

R. Oui, si on prenait pour arriver à eux les mêmes moyens. Ce travail se ferait encore par les agents de billets. Depuis vingt ans le Canada offrait $5 pour chaque

émigrant qui serait amené dans le pays ; bien peu des restrictions que comporte la présente convention ne diminueraient la valeur de cette offre, et cependant rien n'avait été fait, nul courant d'émigration, ou à peu près, ne s'était établi du côté du Canada. Si vous voulez que je vous dise franchement ce que j'en pense, je vous dirai que le courant d'émigration qui vient d'Europe s'arrêtera plus vite qu'il n'a commencé, si l'on interrompt ce travail.

Q. Avez-vous dit que M. Léopold est agent de la North Atlantic Trading Company ?

R. Ce que j'ai dit vendredi au comité, c'est que je venais de recevoir un lettre qui me portait à croire qu'il est le représentant à Londres de la North Atlantic Trading Company. Je ne saurais jurer s'il l'est, mais j'ai toute raison de le penser.

Q. Est-ce par votre entremise que la compagnie lui a payé ses services ?

R. Oh, non.

Q. Avez-vous payé quelque autre agent, à part M. Salinger ?

R. Non, pas un seul.

Q. Savez-vous si d'autres agents ont reçu quelque rénumeration ?

R. Non.

Par M. Carvell :

Q. Vous avez dit que les agents de la North Atlantic Trading Company peuvent faire parvenir leurs imprimés aux émigrants d'Europe. Voulez-vous s'il vous plaît, nous dire de quelle autre manière ces agents de billets, s'ils le sont réellement, peuvent diriger l'émigration du côté du Canada ?

R. Comme agents de billets, il leur serait absolument impossible de le faire. Encore qu'ils puissent être des agents de billets, c'est autrement qu'en cette qualité qu'ils doivent faire ce travail.

Q. Est-ce donc seulement par la distribution d'imprimés que le travail s'est fait ?

R. Oui, par la distribution d'imprimés, et de temps en temps par la publication d'articles dans les journaux. Quelqu'un, par exemple, annoncera qu'il vient du Canada et qu'il est en mesure de donner des renseignements à ceux qui désirerait y aller. Pareil avis se glisse innocemment dans un court article du journal, avec l'adresse de celui qui le donne, et presque aussitôt lui arrivent un déluge de demandes de renseignements sur le Canada. Il lui est interdit d'annoncer qu'il va donner ces renseignements ; mais un article inséré dans un journal le met tout de suite en relation avec un grand nombre de personnes. Avant l'organisation de cette ligue en syndicat comme on peut bien appeler, la North Atlantic Trading Company, ce n'était l'affaire de personne de songer à cela, puisque celui qui l'aurait fait ne recevait pas de prime, ou ne recevait rien pour son travail.

Q. C'est donc absolument affaire d'annonce ?

R. Pas seulement cela. La compagnie a des agents ou envoyés, ou encore quelque prêtre ou ministre avec qui elle a fait des arrangements ; l'agent se présente dans un comté—non pas comme représentant d'un gouvernement, ni comme représentant de la North Atlantic Trading Company, mais comme simple particulier. Il va dans les villages, là où se rencontre quelque agglomération de population, et il y reste pendant un mois peut-être, circulant parmi le peuple et distribuant ses imprimés.

Q. Il va de soi, je suppose, que la North Atlantic Trading Company paye cet agent ?

R. Naturellement.

Par M. Lake :

Q. N'avez-vous pas dit que la mise en circulation de ces imprimés est illégale en Allemagne, en Autriche et en Scandinavie ?

R. De certaine façon, oui. Il est illégal en Scandinavie pour un agent de billets de donner de ces brochures par-dessus le comptoir. En faisant de même à

Gothembourg, à Copenhague, à Stockton ou à Christiania, par exemple, les agents de la North Atlantic Trading Company ne font rien d'illégal, ou du moins rien que la loi défende expressément.

Q. Ces derniers agents diffèrent des premiers ? Ceux de la North Atlantic Trading Company ne sont pas des agents de billets ?

R. En Scandinavie, non ; s'ils l'étaient, il ne leur serait pas permis de donner des renseignements.

Q. Et quant à l'Allemagne et à l'Autriche ?

R. Si vous voulez bien m'excuser, je vais finir ce qui concerne la Scandinavie. Là, la compagnie a pour règle d'envoyer dans les villes ou villages quelqu'un avec des paquets de brochures qu'il distribue aux personnes qui fréquentent les marchés, ce qu'il ne pourrait pas faire en l'annonçant, ni comme agent de billets.

Par M. Taylor :

Q. Comment savez-vous cela ?

R. J'ai passé par là.

Q. Comment savez-vous que les agents font cela ?

R. Je me suis trouvé une fois en un lieu où la chose se faisait. C'est, pour la compagnie, une règle bien arrêtée. Il a d'ailleurs été convenu avec le représentant de la compagnie que ce serait là une des choses que ses agents feraient. Et je puis ajouter—

Par M. Lake :

Q. Je vois qu'il s'agit de manquer à l'esprit de la loi sans manquer à la lettre.

R. Et bien, cela est toléré. C'est du moins ce que font les représentants de la North Atlantic Trading Company, MM. Almquist et Cie, de Gothembourg, qui font bien avec la police. Leur travail de propagande se fait comme je viens de vous le dire. Ils ont en Scandinavie de grands bureaux, dont j'ai des photographies quelque part, d'où vous pourrez voir que le but pour lequel ils sont là n'est un secret pour personne.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Pourtant, s'il était démontré que leur travail est payé ?

R. Ce serait naturellement une question à décider par les autorités du lieu. Pour moi, je me récuse.

Q. Y voyez-vous de la différence ?

R. Ils semblent y en voir une.

Q. Mais vous.

R. Si on les paye, non à tant par tête, mais comme salaires, c'est une différence.

Q. Mais on ne permet pas, je crois, qu'ils reçoivent une commission ?

R. C'est là que surgit la difficulté.

Q. Et on ne permet pas à l'agent de billets d'avoir d'autres agents payés à commission ?

R. Il y a, je crois, des agents qui payent les sous-agents à commission. C'est ce que fait, je crois, un agent à Christiania.

Q. Croyez-vous que les autorités toléreraient la chose si elle le savaient ?

R. Je ne saurais le dire.

Q. Il a été publié un livre en 1904 qui explique tout cela ?

R. Le "Problème de l'Emigration", oui. C'est un fort grand volume.

Q. Je parle de l'histoire de Russie.

R. Je n'ai pas vu celui-là. Celui auquel je pensais est un livre de six cents pages peut-être, et qui traite de l'émigration.

Par M. Gervais :

Q. Avez-vous ce livre-là ?

R. Oui, mais pas ici. Au reste, j'en ai parlé fort au long dans mon dernier rapport annuel au ministère.

Par M. Armstrong :

Q. Est-ce qu'il passe par vos mains quelque argent destiné à ces agents?

R. Il ne passe aucun argent par mes mains. Il n'est passé aucun argent depuis 1902, je crois, par le bureau de Londres. Le ministère leur envoie cet argent directement, je crois.

Q. Rien n'est passé par vos mains?

R. Je ne crois pas.

Par M. Smith, (Nanaïmo) :

Q. Avec la permission du comité, j'aimerais à faire à M. Preston quelques questions touchant le bureau canadien du Travail. Depuis trois ans, depuis l'établissement de ce bureau, je me suis un peu intéressé à l'effet que le travail de ce bureau peut avoir sur les ouvriers canadiens. C'était à la demande de ces derniers que j'agissais; et, puisque l'occasion s'en présente, je voudrais, monsieur le président, avec votre permission, avoir de M. Preston quelques renseignements qui me fassent connaître les affaires de cette institution dans ses rapports avec le bureau du gouvernement. Je demandai d'abord à M. Preston quelles instructions le gouvernement lui avait données, comme commissaire d'émigration à Londres, quant à la catégorie d'émigrants qu'il fallait envoyer au Canada?

R. Je ne sache pas que le gouvernement m'ait donné des instructions particulières. Dans tous les cas, je ne me souviens pas pour le moment de n'avoir reçu, sinon après que l'on eut commencé d'agiter cette question. A dire vrai, je ne savais pas, quand je suis arrivé à Londres, qu'on ne voulait que des agriculteurs et des domestiques. Je ne saurais dire au juste à quelle époque j'ai su la chose. A mon arrivée là-bas, j'ai supposé tout d'abord que le Canada avait, d'une façon générale, besoin d'immigrants. A cette époque-là, il n'était pas question de faire un choix. Peut-être aussi—ce qui est plus vraisemblable—ne m'étais-je pas donnée la peine de sonder les intentions du gouvernement.

Q. Vous n'avez jamais entendu parler de cela? Ne vous avait-on pas fait savoir quelle catégorie d'émigrants on voulait?

R. Non, il ne m'entre pas dans l'esprit que des instructions particulières m'avaient été envoyées, si ce n'est quelque temps après que cette question eut commencé de passionner le public.

Q. L'autre jour à la Chambre, je posais à M. le ministre de l'Intérieur la question suivante:—

" Quelles mesures la division de l'immigration a-t-elle adoptées en réponse aux sociétés ouvrières, qui demandent de ne pas faciliter aux artisans et aux ouvriers expérimentés l'entrée au Canada et de n'encourager que l'immigration des domestiques ou des personnes appartenant à la classe agricole ? "

Voici maintenant la réponse qui m'a été faite ?—

" Depuis 1896, les instructions données par le ministère à ses agents ont toujours été qu'ils ne devaient encourager à venir au Canada que des personnes de la classe agricole et les domestiques; mais jusqu'à dernièrement le ministère n'avait pas cru devoir refuser de payer la prime pour des immigrants appartenant à quelque métier, quand ils déclaraient leur intention de se livrer dans ce pays aux travaux agricoles."

Comme vous le voyez, cela remonte à trois ou quatre ans avant que vous fussiez nommé commissaire d'émigration.

R. A peu près deux ans. Je ne m'étais pas enquis de ces instructions jusqu'à un peu plus tard.

Q. Vous n'aviez pas reçu du ministère des instructions détaillées à ce sujet ?

R. Non; du moins, je ne m'en souviens pas pour le moment. J'y ai pensé quand j'ai vu qu'on agitait cette question.

Q. Avez-vous, depuis cette nomination comme commissaire d'émigration, aidé ou encouragé le départ pour le Canada d'ouvriers expérimentés.

R. Pas en ma qualité officielle; mais autrement, oui, je le crois, jusqu'à ce que l'on eut appelé mon attention sur les instructions du ministère. Une couple de circulaires sont sorties de mon bureau, dont je porte naturellement la responsabilité; mais je n'en ai connu le contenu que quatre ou cinq semaines plus tard. A cause du grand nombre de lettres que nous recevions, nous demandant des reseignements de toutes sortes, j'avais dit à M. Just, le pricipal commis du buerau, de préparer des réponses stéréotypées de sept ou huit classes différentes, pour l'usage de notre propre bureau, et d'en envoyer aussi aux autres bureaux, pour que nos agents en fissent des copies ou s'en servissent au besoin. M. Just a toujours été, depuis vingt ans qu'il est là, un employé modèle, et je l'avais chargé de cette commission à un moment où nous étions fort affairés au bureau. L'idée ne m'est pas venue de voir, avant que ces réponses sortent du bureau, comment elles étaient rédigées. Cinq ou six semaines plus tard, j'appris qu'une de ces réponses conseillait aux ouvriers d'expérience de s'adresser au bureau canadien du travail, ce pourquoi, je le repris fort sévèrement. Il fut immédiatement adressé aux différents bureaux un avis demandant que ces circulaires nous fussent renvoyées. J'ai voulu savoir combien il en avait été employé, et l'on m'a dit qu'il avait dû en sortir de 50 à 150. Il va de soi que, comme chef de bureau, je suis responsable de ce qui a été fait.

Q. Cet incident s'est produit après l'établissement du bureau canadien du Travail ?

R. Oui.

Q. Après votre entrée dans les nouveaux bureaux ?

R. Oui, après notre entrée dans les bureaux de Charing-Cross. Je ne me cache pas que je suis responsable de ce qui s'est fait. Je le dis au comité en toute franhise, je n'avais pas la moindre idée de ces papiers, quand mon attention y a été appelée par une lettre que M. Smart m'adressa de Paris.

Q. Connaissez-vous en Angleterre quelque maison de commission qui s'occupe spécialement de diriger les ouvriers sur le Canada ?

R. Attendez un peu. Il est paru de temps en temps dans les journaux certaines annonces. Un nommé Rumsey, je crois, de Shrewsbury. Il y a à Liverpool une autre société canadienne d'émigration, que gère M. Stark. Il y en avait une autre, à Newcastle-upon-Tyne, que j'ai réussi à faire fermer par la police. A Bolton aussi, je crois, il y en avait une.

Q. A Durham, vous voulez dire ?

R. C'est peut-être bien Durham; je ne suis pas trop sûr là-dessus. C'est là tout ce que je me rappelle pour le moment. Leurs annonces visaient d'une façon générale les ouvriers capables: plâtriers, briquetiers ou autres métiers analogues.

Q. Vous n'avez rien dit du bureau du Travail ?

R. Peut-être, mais ce n'était pas avec intention.

Q. Vous aviez idée de le mentionner ?

R. Parfaitement.

Q. Avez-vous jamais eu quelque relation, officielle ou non, avec quelqu'une des personnes attachées à ces maisons de commission ?

R. Aucune, si ce n'est en ma qualité officielle.

Q. Vous avez donc eu des relations officielles avec ces maisons ?

R. Je suis là-bas commissaire en chef, j'exerce une surveillance générale sur tout ce qui a trait à l'émigration; voilà ce que j'entends.

Q. Quand vos bureaux étaient au n° 17 de la rue Victoria, est-ce que M. Léopold n'allait pas vous voir pour causer avec vous des moyens à prendre en vue d'assurer à des artisans de l'emploi au Canada?

R. Mais parfaitement; je l'ai dit devant l'autre comité.

Q. Je viens de vous demander si vous aviez eu des relations avec quelqu'un de ceux qui dirigent ces maisons, et vous avez répondre aucune?

R. Eh bien, je ne crois pas.

Q. C'est ma question.

R. Il faut qu'il y ait malentendu entre nous, car je ne vous ai rien caché.

Q. Ce M Léopold est allé vous voir?

R. Oui, et nous avons discuté cette question. C'était quelque temps avant les fêtes du couronnement.

Q. Que vous a-t-il proposé?

R. Il m'a parlé de divers projets concernant l'émigration au Canada, disant qu'il se proposait de fournir des ouvriers aux fabricants et autres grands employeurs, tels que l'Union des Employeurs de Toronto et de Winnipeg, villes où, dans le moment, on avait besoin d'ouvriers. J'argumentai fortement contre lui dès le début de la discussion, et je cherchai à lui faire comprendre que ni le gouvernement ni le pays ne trouveraient leur compte dans l'envoi au Canada de pareils émigrants, attendu qu'on n'y en avait pas un besoin bien pressant. Quand au reste de ses projets, je n'y voyais pas grande objection, et j'étais plutôt disposé à l'encourager.

Q. Vous vous êtes opposé à ce qu'il fît des arrangements avec les employeurs du Canada en vue de leur procurer des ouvriers?

R. Non pas; je lui ai dit que si on lui demandait expressément, je ne désapprouverais pas la chose.

Q. Vous approuviez cela?

R. Certainement.

Q. Lui avez-vous promis le concours de votre influence?

R. Oui. Je lui ai dit qu'à Toronto et à Winnipeg, avec l'aide des agents du gouvernement, il trouverait peut-être à placer ces gens-là. Je ne savais pas alors, comme je le sais aujourd'hui, qu'il n'était pas à désirer qu'on encourageât les artisans à émigrer. Je puis dire, cependant, que ce projet n'eut pas de suite. Il devint évident que la chose ne pourrait pas se faire.

M. Turriff :

Q. Ce que vous avez approuvé, c'est d'envoyer de ces gens-là uniquement quand une place les attendait?

R. Oui.

Q. Et pas autrement?

R. Non, pas autrement.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Avez-vous discuté avec lui comment les places surgissent, comment il se produit des vides?

R. Oh, il s'était mis de lui-même en communication avec les employeurs: il avait des correspondants à Montréal, Toronto, Hamilton, Ottawa, Winnipeg et jusqu'aux montagnes Rocheuses, partout où l'on pouvait avoir besoin d'ouvriers.

Par M. Smith (Nanaimo):

Q. Comment avez-vous su cela?

R. Pas autrement, monsieur Smith, que de sa propre bouche.

Q. Et comment Léopold a-t-il su qu'on pouvait avoir besoin d'ouvriers ici?

R. Léopold m'a dit qu'il correspondait avec ces gens-là.

Q. Il avait écrit à des employeurs du pays, et il a été prouvé que les hommes envoyés ici l'avaient été pour rompre des grèves.

Q. Nous sommes en mesure de prouver la chose.

R. C'est bien la première fois que j'entends dire que Léopold a envoyé des ouvriers au Canada pour rompre des grèves.

Par M. Carvell :

Q. Comment a-t-il su que l'on avait besoin d'ouvriers?

R. Par les journaux, je suppose. Ce n'est toujours pas moi qui lui ai donné ces renseignements.

Par M. Barr :

Q. Pouvait-il se procurer ces renseignements d'ailleurs que de vous ou des journaux?

R. En écrivant aux gens.

Par M. Carvell :

Q. Admettez-vous qu'il les a eus de vous-même ?

R. Pas le moins du monde. Je n'ai jamais systématiquement donné d'informations sur ce point.

Par M. Smith (Nanaimo):

Q. Au moment où vous discutiez cette affaire avec M. Léopold, vous saviez que la politique du ministère était de ne pas laisser entrer d'ouvriers dans le pays?

R. Non, monsieur Smith, je ne le savais pas.

Q. Vous ne le saviez pas?

R. Non, pas à cette époque-là. Il s'est passé du temps, depuis mon arrivé là-bas, avant que j'aie appris que la politique du ministère était de n'encourager à émigrer que des gens de la classe agricole ou des domestiques. Et je serais bien en peine de vous dire à quelle date précise j'ai connu définitivement la chose.

Par M. Gervais :

Q. Quelle était la politique du gouvernement ?

R. Simplement de favoriser l'émigration des agriculteurs et des domestiques ; mais je ne sache pas que ce soit la politique du ministère non plus que celle du gouvernement de restreindre ou d'empêcher absolument l'entrée des artisans dans le pays.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Pardon, mais la réponse de M. le ministre, que je viens de lire, nous renseigne sur la politique du gouvernement ?

R. Cela est bien vrai.

Q. Et M. le ministre déclare, avec beaucoup d'énergie, que la politique du gouvernement est d'encourager la classe agricole à venir dans ce pays et de n'y pas encourager les artisans; il ajoute même que c'est là la politique du gouvernement depuis 1896 ?

R. Je le vois bien.

Q. M. Preston dit maintenant que le ministère ne lui avait pas donné d'instructions détaillées à ce sujet ?

R. C'était bien la politique du ministère d'encourager les agriculteurs et les domestiques; mais, pour les autres, ce n'est que plus tard que je fus informé de la chose.

Par M. Carvell :

Q. Est-ce du ministère que vous avez reçu l'intimation de n'encourager à émigrer que des agriculteurs et des domestiques ?

R. Non, et je ne saurais vraiment dire comment cela m'est venu; mais je sais aujourd'hui, à n'en pouvoir douter. que les seuls émigrants qu'il faut encourager sont les agriculteurs et les domestiques.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Eh bien, en 1904, je faisais à la Chambre la même question. Le 20 juin 1904 j'ai posé à M. Sifton certaines questions à propos de ces intermédiaires qui fournissent au Canada cette catégorie d'ouvriers. Il a répondu à ces questions, et il a de plus fait publier un avis dans une quinzaine de journaux d'Angleterre et d'Ecosse.

R. Oui.

Q. Cet avis portait que le gouvernement n'avait de relations d'aucune sorte avec le bureau canadien du Travail, et que la section de l'émigration avait toujours eu pour règle de ne pas engager les artisans à venir au pays.

R. Si vous vouliez lire cet avis, monsieur Smith, vous y verriez, je crois . . .

ANNEXE No 2

Q. Je l'ai ici.

R. Je serai bien aise de vous l'entendre lire. Je crois que vous y trouverez . . .

Q. Voici : "Le gouvernement du Dominion du Canada ayant appris que des personnes de Londres et du Royaume-Uni en général favorisaient l'émigration au Canada des artisans et autres ouvriers supérieurs, donnent sur les conditions du travail au Canada des reseignements erronés et se présentent comme étant les agents du gouvernement canadien, ou comme ayant la sanction et l'appui de ce gouvernement, avis est par les présentes donné que nulle tentative faite dans le Royaume-Uni pour envoyer au Canada des artisans ou autres ouvriers supérieurs n'est autorisée, sanctionnée, ni en aucune façon approuvée par le gouvernement canadien. James A. Smart, sous-ministre de l'Intérieur".

R. C'est bien cela.

Q. N'est-ce pas là une dénégation absolue et formelle de toute relation avec un bureau du dehors ?

R. Oui, et à cette époque-là les bureaux du gouvernement n'avaient aucune liaison avec M. Léopold, et ne lui prêtaient nulle assistance. Mais il y a dans cet avis, monsieur Smith, une phrase sur laquelle, si vous me le permettez, j'aimerais à appeler particulièrement votre attention.

Q. Oui.

R. Car c'est moi qui ai fait publier cet avis.

Q. Eh bien, je l'ai tiré du compte rendu des *Débats*.

R. Je veux parler de ce qui regarde les renseignements erronés. Voici ce que dit l'avis : "Le gouvernement du Dominion du Canada ayant appris que des personnes de Londres et du Royaume-Uni en général favorisaient l'émigration au Canada des artisans et autres ouvriers supérieurs, donnent sur les conditions du travail au Canada, des renseignements erronés et se présentent comme étant les agents du gouvernement canadien, ou comme ayant la sanction et l'appui de ce gouvernement—— "

Q. Eh bien ?

R. C'est sur l'expression "renseignements erronés" que je tiens à diriger votre attention.

Q. Continuez de lire.

R. "Avis est par les présentes donné que nulle tentative faite dans le Royaume-Uni pour envoyer au Canada des artisans ou autres ouvriers supérieurs n'est autorisée, sanctionnée ni en aucune façon approuvée par le gouvernement canadien". Tout cela est abolument vrai.

Q. Si le gouvernement n'a donné nulle autorité à des agents, de quel droit avez-vous discuté avec Léopold l'émigration des artisans au Canada ?

R. Je vous ait dit qu'à l'époque je ne savais pas. . . .

Q. Vous représentez la division de l'immigration dans tout ce que vous faites ?

R. A l'époque je ne savais pas que le gouvernement avait une politique si nettement déterminée. Je suppose que j'avais tort de ne pas le savoir. C'était probablement ma faute; mais il n'en est pas moins vrai que j'ignorais la chose.

Q. Avez-vous fait savoir au ministère que vous aviez eu des pourparlers avec un bureau de ce genre ?

R. J'ai discuté la chose, je crois, peu après cela, ou vers le temps que M. Smart est passé de l'autre côté. Je lui ai dit ce que M Léopold faisait et ce qu'il se proposait de faire.

Q. Vous n'avez pas écrit au ministère à ce sujet ?

R. Non.

Q. Avez-vous jamais écrit à M. Ennis, de Liverpool ?

R. Oh ! oui.

Q. A propos de Léopold ?

R. Oui.

Q. Et de l'installation de ce bureau du travail dans le même édifice où les bureaux d'émigration du gouvernement allaient être situés ?

R. Oui : c'en a été la conséquence.

Q. Qu'avez-vous écrit à M. Ennis ?

R. Mes lettres sont entre les mains de quelqu'un qui les a volées et je ne doute pas qu'il les produise.

Q. C'est bon, mais il n'est pas question des lettres.

R. S'il les produit, il en pourra faire connaître le contenu. Comprenez bien, monsieur Smith, que je ne dis pas cela par manque d'égards pour vous.

Q. Je comprends. Après avoir discuté avec Léopold la formation de ce bureau —vous étiez naturellement impatient de le voir s'établir, quand vous vous êtes mis en communication avec Ennis ?

R. J'avoue que je n'ai rien fait pour l'empêcher. Je n'y voyais pas de mal.

Q. Vous l'avez encouragé.

R. Peut-être pourriez-vous interpréter la chose de cette manière-là.

Q. En écrivant à M. Ennis ?

R. J'ai écrit à M. Ennis, c'est vrai; mais, en même temps, vous savez, monsieur Smith, que ce n'était là qu'une partie des affaires de Léopold.

Q. Est-ce que Léopold vous a jamais dit qu'il avait correspondu avec les employeurs du Canada?

R. Oh, oui. Après l'agitation qu'il y a eu ici, j'ai voulu savoir de lui ce qu'il y avait de vrai dans toutes ces histoires que l'on faisait circuler, à savoir que le pays était inondé d'ouvriers étrangers, sans que personne n'en eut demandé. A quelle date était-ce, cela, je ne saurais vous le dire au juste; mais il nous a montré, à M. Smart et à moi, des centaines de lettres où, de l'Atlantique aux montagnes Rocheuses, des fabricants lui avaient demandé de leur envoyer des ouvriers. Il nous a dit alors, ce qu'il m'a souvent répété, qu'il n'envoyait personne au Canada, qu'il n'engageait personne—il vaut peut-être mieux exprimer la chose comme cela—il n'engageait personne à partir pour le Canada, il ne faisait nulle promesse aux artisans pour lesquels il n'avait pas une place toute indiquée. Une fois—et vous me pardonnerez bien d'insister—quelqu'un était venu se plaindre au bureau, à ce que m'avait dit un de mes commis. Revenu du Canada, cet homme assurait qu'il n'avait pas trouvé en arrivant la besogne pour laquelle Léopold l'y avait envoyé. Je fis mander immédiatement Léopold et je lui fis part de ce qui venait de nous être déclaré. Après avoir consulté ses livres, Léopold me montra qu'il avait reçu commission d'une fabrique canadienne d'envoyer ce même homme pour y travailler, soit à Owen-Sound ou à Collingwood. Il me fit voir la lettre qu'il avait reçue de l'employeur. L'individu est revenu se plaindre de nouveau, disant qu'il n'avait pas eu la place que Léopold lui avait cependant garanti qu'il aurait. Là-dessus je dis à Léopold qu'il ne lui restait plus qu'une chose à faire, c'était de remettre à cet homme le prix de son passage et toutes les dépenses qu'il avait pu faire, et que plus vite il le ferait, plus vite il me convaincrait de l'honnêteté de ses moyens d'action. Il voulait du temps; mais, vu mon insistance, il ne tarda pas à m'apporter un reçu établissant que son homme était satisfait. Je ne sais plus trop combien Léopold lui a payé; mais, deux semaines après, Léopold m'apporta une lettre qu'il venait de recevoir de cette même maison canadienne, lui disant que l'individu s'était rendu là, qu'il y avait travaillé trois jours, puis s'était plaint d'avoir le mal du pays et était reparti pour l'Angleterre.

Q. Vous avez dit que vous ne connaissiez pas les règlements du ministère. Eh bien, monsieur Preston, quand vous avez écrit à M. Ennis, au sujet de l'établissement de ce bureau par M. Léopold, vous avez dit, je crois, dans votre lettre que vous n'étiez sensé rien connaître du travail de ce bureau?

R. En effet.

Q. Si vous ne connaissiez rien des règlements, comment se fait-il——

R. J'ai pourtant voulu me faire entendre clairement, quand j'ai dit que je n'étais pas absolument au fait de ce que je pourrais appeler la sévérité des règlements, ou des intentions du ministère, à savoir qu'il ne fallait envoyer nul artisan dans le pays.

Q. Pas absolument, dites-vous?

R. Oui, pas absolument au fait, pas absolument ferré sur la question.

Q. Vous aviez quelque idée qu'il ne fallait pas encourager la chose?

R. Il se peut; mais c'est plus tard seulement que j'ai compris distinctement la situation.

Q. M. Léopold vous a-t-il demandé de lui signaler les personnes qui cherchaient à obtenir de l'ouvrage au Canada.

R. Oui, et c'est ce que nous avons fait au bureau pendant quelque temps.

Q. Vous avez signalé à Léopold les artisans qui parlaient de partir pour le Canada ?

R. Oui, pendant quelque temps. Pas bien longtemps. Je me suis vite aperçu que cela était peu sage.

Q. Vous avez dû, par conséquent, discuter avec M. Léopold l'opportunité d'avoir vos bureaux dans le même édifice ?

R. Non, je ne suis pas prêt à dire cela.

Q. N'avez-vous rien dit à Léopold ? N'avez-vous pas eu une discussion avec lui ?

R. Oh oui, j'ai discuté la chose avec lui.

Q. Est-ce que de fait la chose a eu lieu ?

R. Oui. La proposition est venue plutôt de lui que de moi; mais, à vrai dire, je n'y voyais pas d'inconvénients alors.

Q. Entre votre bureau et celui de M. Léopold il y avait une communication téléphonique ?

R. Oui, et je l'ai dit à la dernière séance: nous lui rendions ce service pour nous éviter de payer nous-mêmes une somme de $20, que nous aurions été obligés de débourser pour un tuyau de déversement sortant de notre fournaise. Cela ne faisait pas partie du marché, mais il nous a fallu lui faire une concession, à défaut d'une autre, ou bien payer une somme de $100 par année pour la permission de faire passer ce tuyau de déversement dans le mur d'arrière.

Q. Je ne fais pas partie de l'autre comité, où vous avez donné ces explications, et vous voudrez bien m'excuser de vous faire cette question ?

R. Je suis trop heureux d'y répondre.

Q. Avez-vous fait savoir à quelque compagnie de transport qu'une association entre vous et Léopold pour la location de ce bureau était à souhaiter ?

R. J'ai dit personnellement à M. Ennis, de la ligne Allan, que la compagnie ferait bien d'ouvrir quelque part un bureau dans le voisinage du nôtre à Charing-Cross, ou même dans le bâtiment que nous allions occuper, si la chose pouvait s'arranger.

Q. Vous avez dû, naturellement, ajouter que la compagnie paierait sa part de loyer ?

R. Puisque M. Léopold y venait lui-même, il s'ensuivait que la ligne Allan prendrait avec lui la responsabilité du loyer.

Q. Avez-vous dit à M. Ennis que la compagnie agirait sagement en faisant de M. Léopold son agent, chargé d'envoyer au Canada des artisans, des hommes de métier ?

R. J'ai parlé de la chose à M. Ennis; mais je ne me souviens pas bien si dans le temps Léopold n'avait pas déjà vu la compagnie à cet effet. Je crois que c'était avant.

Q. En écrivant à M. Ennis, lui avez-vous communiqué les raisons que vous aviez de préférer Léopold à tout autre.

R. Oui.

Q. Avez-vous quelque répugnance à nous faire connaître ces raisons ?

R. Je vous dirai que Léopold m'a toujours paru apte à faire un très bon agent de billets. Cette opinion m'est venue à la suite d'une conversation où il avait été question des références qu'il avait rapportées du continent. Son apparence en général révélait l'homme d'affaires, et il semblait vouloir entamer résolument les opérations qui sont le propre d'un agent de billets. Comme je l'ai déjà dit d'ailleurs, je le considère comme un de mes plus intimes et de mes plus chauds amis. Il n'y a rien dans sa conduite ni dans son caractère dont il faille avoir honte.

Q. Vous avez toute confiance en lui ?

R. Oui, et ce que je vous ai dit tantôt qu'il avait fait, bien peu d'agents de billets en Angleterre auraient consenti de la faire.

Q. Fait-il affaires sous un nom d'emprunt ?

R. Oui; c'est-à-dire qu'il conduit les affaires du bureau canadien du Travail sous le nom de Léopold, pendant que, comme je l'ai su il y a une couple d'années, son vrai nom est Léopold Lazarus. Il n'a pas agi autrement que les milliers de juifs qui en descendent en Angleterre, changent leur nom israélite contre ce que l'on pourrait appeler un nom anglo-saxon. Certains des plus riches particuliers de Londres aujourd'hui ont fait la même chose.

Q. Vous ne voyez rien de répréhensible dans le fait de conduire une entreprise sous un nom d'emprunt ?

R. Pas quant à lui; car il s'est présenté à moi muni d'une lettre de recommandation écrite dans les termes les plus élogieux, et qui lui venait d'une maison de banque allemande fort considérable et des mieux cotées.

Par M. Gervais :

Q. Savez-vous que la législature de l'Etat de New-York rendait chaque année des lois autorisant ces juifs étrangers et autres personnes à changer leurs noms quand ils arrivaient aux Etats-Unis, et qu'aujourd'hui ces changements qui ont lieu par centaines tous les ans sont faits par les cours de justice en vertu de l'article 2127, je crois, du code de procédure civile ?

R. Je ne savais pas cela.

Q. Savez-vous que tous les ans de deux à trois cents personnes demandent ainsi à changer de nom ?

R. La chose n'est pas invraisemblable. A Londres, m'a-t-on dit, nombreux sont les Juifs qui, par exemple, ont abandonné le nom de Lévi ; et j'en connais qui se font appeler Cohen, quand leur nom est Kohan.

Q. En quittant leur pays, ils tiennent à se donner un nom qui sonne franchement l'anglais ?

R. Oui, et on les compte par milliers à Londres. Nous en avons aussi dans ce pays.

Q. Par exemple, ceux d'Autriche-Hongrie changent ainsi leurs noms : Jacob Rabinaurtz devient Jacob Robbins, Isidore Wiederhorn se trouve être Isidore Wiedman et Jacob Williamdeeliger se convertit en Jacob William Willets.

R. Je sais que des noms ont été changés ici.

Par M. Smith, Nanaïmo :

Q. On a, depuis, monsieur Preston, délogé de Charing-Cross le bureau canadien du travail ?

R. Le bureau canadien du travail a quitté les lieux il y a quelque temps. A propos de ce bureau, je pourrais bien ajouter que, par trois fois, j'ai conseillé au ministère de faire en sorte que M. Léopold sortît de là. Il y a plus—et cela montre bien que je n'étais pas son associé—j'ai depuis longtemps, de ma propre initiative, recommandé que le nom de M. Léopold fût biffé de la liste des personnes à qui en Angleterre il est payé des primes comme agents de billets. De fait, il est le premier agent à propos de qui j'aie fait pareille recommandation au ministère, sans que personne m'eût suggéré la chose, ni au ministère ni de l'autre côté de l'Atlantique.

Par M. Barr :

Q. Est-ce que cela est écrit ?

R. Oui.

Q. Voulez-vous faire voir ?

R. La chose est au dossier ici.

M. WILSON (Lennox-et-Addington) :

Q. Voulez-vous dire pourquoi ?

R. Parce que M. Léopold faisait affaires sous le nom de "Bureau canadien du Travail" M. Symons, lui. faisait affaires sous le nom de "Société canadienne d'Emigration, et M. Stephens, sous le nom de "Farmers' Help of Brandon". J'ai pensé que la position de ces agents devait être odieuse aux autres agents de billets.

Q. Est-ce que tous ces noms-là représentent la même personne ?

R. Oh, non, monsieur Wilson ; mais tous faisaient une chose que j'ai crue injuste pour les autres agents de billets du pays. Ils exploitaient le nom du Canada, et se donnaient l'apparence d'être en relation particulière avec le Canada, tandis que de fait tous les agents de billets se trouvaient sur le même pied.

Q. Votre ami Léopold ne devait pas s'attendre à cela de votre part ?

R. Comment dites-vous ?

Q. Je dis que votre ami Léopold ne devait guère s'attendre à cela de votre part ?

R. En effet, j'ai bien pensé que cela allait lui causer une surprise.

Par M. Smith, (Nanaïmo) :

Q. J'allais justement vous demander, monsieur Preston, ce qui avait bien pu vous faire prendre cette attitude à l'égard du bureau canadien du travail ?

R. Ce sont les critiques auxquelles la chose donnait lieu, et que j'ai pensé qu'il fallait éviter.

Q. Quelle dépense a faite le gouvernement pour déloger le bureau canadien du Travail ? Qu'a fait le gouvernement ?

R. Lord Strathcona est venu me voir, l'automne dernier, je crois, et il m'a dit qu'à son avis, il fallait faire un effort pour faire sortir Léopold de la maison. Je lui ai dit que déjà depuis quelque temps j'avais signalé la chose au ministère et que nous ferions peut-être bien d'insister de nouveau auprès de Léopold. Mais ce dernier s'était mis en frais pour monter un fort joli bureau et mettait comme condition à son départ qu'il serait remboursé de ses frais d'aménagement. Il demandait £150. Je lui ai dit que ce chiffre était fort élevé, et qu'il ne fallait pas y penser. En fin de compte, il ne demandait plus que £100. Lord Strathcona, à qui j'en parlai, me dit d'arranger l'affaire à ce prix, si nous ne pouvions pas faire mieux. J'offris d'abord £75 à Léopold ; mais finalement il fallait, pour bâcler l'affaire, lui payer £95. Il quitta en nous laissant ses meubles, et nous prîmes possession du bureau.

Q. Vous avez pris le bail à votre charge?

R. Oui, pour une durée de vingt et un ans.

Par M. Barr :

Q. Combien de temps avait-il occupé le bureau?

R. Deux ans, je pense.

Q. Où avait-il son bureau avant cela?

R. Avant cela, il avait un bureau rue Victoria.

Q. N'avait-il pas un bureau dans la bâtisse où vous étiez vous-même?

R. Je ne parle pas du bureau dans la même bâtisse où il y a cinquante autres bureaux.

Q. Est-ce qu'entre vous et lui il n'y avait pas qu'une porte ouverte?

R. Jamais il n'y a eu de porte ouverte. Il y avait naturellement la porte d'entrée

Q. Je parle d'une porte vous permettant d'entrer librement l'un chez l'autre?

R. Il n'y en avait pas.

Q. Mais si, il y en avait une.

R. Je vous demande bien pardon, mais vous êtes dans l'erreur.

Q. Je veux savoir s'il n'y avait pas là une porte ouverte, permettant à chacun d'aller et venir?

R. Entre nos deux bureaux ?

Q. Oui.

R. Pas le moins du monde. Il y a la porte en bas, qui mène à notre bureau; il y a la porte des bureaux en général, qui donne entrée dans le vestibule, proche de la nôtre.

Par M. Broder :

Q. C'est la grande porte?

R. Oui, la grande porte. Il y a aussi une porte de côté, qui va de notre bureau dans le vestibule.

Par M. Barr :

Q. Il y a donc deux portes?

R. Il y a deux portes à notre bureau; mais la porte de côté a été mise là pour notre propre commodité, parce que nous avions deux bureaux en haut. Mais il n'y avait pas plus de communication entre le bureau de M. Léopold et celui du gouvernement canadien qu'entre le bureau du gouvernement canadien et tous les autres bureaux de la maison.

Par M. Smith, (Nanaïmo) :

Q. Vous exceptez le téléphone?

R. Oui, le téléphone excepté.

Q. Est-ce que M. Léopold avait déjà fait quelque chose pour la North Atlantic Trading Company avant l'acquisition de ce bureau par le ministère?

R. Je ne suis pas prêt à répondre à cela; à vrai dire, je n'en sais rien. J'ai dit au comité vendredi que j'avais reçu une lettre le matin même ou la veille, avec mon courrier d'Angleterre, laquelle lettre me faisait entendre clairement que Léopold est à l'emploi de la North Atlantic Trading Company.

Q. J'ai compris, qu'en réponse à une question par moi posée dans le comité, vous aviez dit, la dernière fois——

R. Oui.

Q. Qu'après que vous eussiez délogé ou désorganisé le bureau de Léopold, celui-ci est entré à l'emploi de la North Atlantic Trading Company ?

R. Je pense que c'est une méprise, M. Smith.

Q. Etait-il auparavant à l'emploi de la North Atlantic Trading Company d'une manière quelconque ?

R. Je ne saurais le dire.

Q. Ce qui me porte à faire cette question c'est que l'autre jour, en parcourant les reçus, je suis tombé sur une enveloppe portant à l'extérieur les mots " pas pour porter ". Reconnaissez-vous l'écriture ?

R. Oh oui; je reconnais cette écriture.

Q. Comment expliquez-vous cela, M. Preston ?

R. Pourtant, ce n'est pas l'écriture de Léopold.

Q. Est-ce l'écriture d'un employé du bureau ?

R. Du bureau de Léopold ?

Q. De votre bureau ?

R. Oh, non.

Q. Ces reçus sont les vôtres ?

R. Je n'y comprends rien. Ce n'est l'écriture d'aucun des employés de mon bureau.

Par M. Armstrong :

Q. De qui est cette écriture ?

R. Elle ressemble à l'écriture du secrétaire de la North Atlantic Trading Company.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. La question à examiner est celle-ci, à mon point de vue: Vous avez déclaré que vous ne saviez pas que M. Léopold eût des rapports quelconques avec la North Atlantic Trading Company.

R. Oui

Q. A l'époque où il faisait affaire dans ce bureau du travail canadien ?

R. Oui.

Q. Maintenant, en examinant ces deux pièces-ci, je vois les armoiries de M. Léopold au n° 13 Charing-Cross, c'est-à-dire au même endroit que le bureau du travail canadien; mais, dans ce cas-ci, il prend le nom de "l'Association auxiliaire des cultivateurs". L'une de ces pièces se lit comme suit:—

NORTH ATLANCTIC TRADING COMPANY.

Dt. à

L'ASSOCIATION AUXILIAIRE DES CULTIVATEURS,
Pour annonces en 1904-05.

Payé à MM. G. Street et Cie, limitée:—			
En Hollande..........................	£27	14	7
En Allemagne et au Luxembourg.............	49	12	3
Der Nordwestern, Canada, mars, avril, mai, juin, 4 mois à $16.65, égale à $66.60...................	13	8	9
	£90	15	7

L'ASSOCIATION AUXILIAIRE DES CULTIVATEURS.
(Signé) L. L.

Maintenant, ce reçu est paraphé par M. Léoopld exactement à l'endroit où se trouvait le bureau du travail canadien en 1904-05, alors qu'il dirigeait cette affaire et recevait des appointements de la North Atlantic Trading Company ?

R. Cela se peut. Si l'honorable monsieur veut bien lire mon témoignage, il verra que la première fois que j'ai déposé devant ce comité, j'ai déclaré que l'un des buts de M. Léopold, en venant en Angleterre, d'après ce qu'il m'avait dit, était d'établir cette Association auxiliaire des cultivateurs. Vous trouverez cela dans ma déposition de l'autre jour.

Q. Mais, ce que je veux savoir, c'est ceci: vous ignoriez absolument que M. Léopold retirât de l'argent pour son travail de la North Atlantic Trading Company : vous n'aviez aucune connaissance de cela ?

R. Cela ne m'est pas venu à l'idée du tout.

Q. Bien; voici la seconde pièce paraphée par M. Léopold, n'est-ce pas ?

R. Oui.

Q. Une armoirie sur le devant de la page portant l'adresse imprimée "L'Association auxiliaire des cultivateurs", 13 Charing-Cross, Londres, S.O.; le montant total porté à cette pièce étant de £690-4s-11d. D'après sa teneur, elle paraît indiquer des paiements pour la distribution de littérature et d'annonces pour la compagnie North Atlantic Trading Company. De plus, il y a un troisième document de la même nature portant l'adresse de M. Léopold ainsi que l'armoirie et ses initiales ?

R. Et je me serais pas surpris du tout si vous aviez là une enveloppe constatant que ces choses-là ont toutes passé par mon bureau.

Q. J'allais justement vous le demander.

R. Je m'en serais pas surpris du tout, et cependant cela ne peut m'atteindre, parce que c'était une affaire dans laquelle je n'ai aucun intérêt. Je ne sais pas, et, dès le commencement, je me suis rendu compte que dans l'Association auxiliaire des cultivateurs se trouvait essentiellement le moyen de Léopold de faire une propagande

d'émigration en Allemagne ; mais, au début, et pendant quelque temps après que les opérations fussent commencées, je n'avais aucune idée que Léopold travaillait de concert avec la North Atlantic Trading Company. Si je l'avais su, j'aurais été grandement soulagé sur le point de savoir exactement quel travail se faisait en Allemagne. Cela aurait été plutôt un encouragement qu'autre chose.

Q. Dites-vous que ces choses ont passé par votre bureau ?

R. Je ne dis pas cela.

Q. Vous dites qu'elles pourraient voir passé par votre bureau ?

R. Je le dis. Elles pourraient avoir passé par mon bureau particulier après y avoir été envoyées.

Q. Et vous n'en savez rien ?

R. Non.

Q. En réalité vous n'en avez rien su ?

R. Je ne me souviens pas d'en avoir entendu parler auparavant.

Q. Monsieur Preston, avez-vous jamais fait la menace que si les agents des navires à vapeur s'opposaient—c'était lors de la formation en premier lieu du bureau du travail—au bureau du travail canadien, ils auraient eux-mêmes à subir de la concurrence?

R. Non.

Q. Vous m'avez jamais parlé de la sorte ?

R. Je ne me rappelle pas du tout d'avoir jamais insinué rien de pareil. Non, je ne dirai pas que je l'ai fait vu que je ne l'ai pas fait, mais je dirai que je ne me rappelle de rien de la sorte. Il est à peu près impossible de se rappeler de tout ce que l'on dit ou écrit, mais ceci ne me paraît pas probable.

Q. Vous rappelez-vous de l'objection de ces messieurs—par l'entremise de M. Ennis—lorsqu'au début, vous avez discuté avec ce dernier touchant la formation de ce projet et que vous avez répondu à sa communication que ces messieurs pourraient avoir quelque chose à reporter si d'autres agences étaient créées et répandues par tout le pays pour leur faire concurrence ?

R. Je ne me rappelle pas de cela.

Q. Vous ne vous rappelez pas d'avoir dit cela ?

R. Je me rappelle de ce temps-là. Ce doit être environ un an après qu'il y eut beaucoup de difficultés de la part des petits agents recruteurs de la compagnie du fait de deux ou trois compagnies qui annonçaient par tout le pays et leur enlevaient ce qu'ils appelaient leur clientèle légitime.

Par M. Broder :

Q. Par cette compagnie qui recrutait des émigrants à l'étranger ?

R. Celle-ci était une émigration anglaise Je parlais d'émigration étrangère auparavant.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Avez-vous jamais envoyé à l'étage supérieur, à Léopold, des gens qui désiraient émigrer comme serviteurs ou servantes ?

R. Oui, je l'ai fait très fréquemment et il en est résulté—je m'en rappelle maintenant que vous m'y faites penser—que Léopold a fait paraître dans tous les journaux anglais une annonce spéciale demandant des domestiques pour aller au Canada.

Q. Oui.

R. Et il a reçu un nombre énorme de réponses. Il m'a dit combien il en recevait et qu'il correspondait avec ces personnes ; sur ce, je lui demandai de me passer les lettres ou les adresses de toutes les personnes qui lui avaient répondu et que je leur enverrais aussi bien, de notre bureau, la littérature touchant l'émigration ; et j'ai adressé la même demande à d'autres agences d'émigration ainsi qu'à d'autres personnes de Londres.

Q. Avez-vous jamais laissé entendre à certaines personnes que vous n'aviez pas le droit de les recommander directement à ce bureau parce que le gouvernement était opposé à telle politique?

R. Je ne saisis pas très bien votre pensée.

Q. Avez-vous jamais dit aux personnes qui vous avaient parlé d'aller à ce bureau que vous ne pouviez pas faire venir des ouvriers et des artisans au Canada, mais qu'elles pouvaient s'adresser à M. Léopold au n° 13 Charing-Cross ?

R. C'était un des ordres du bureau. Je ne sais si cet ordre était verbal, mais c'est probable. J'ai dit, dans le bureau, à des hommes qui étaient venus me demander si la main-d'œuvre habile était admise au Canada, que nous ne pouvions pas leur donner d'information à ce sujet, mais qu'ils feraient mieux d'aller quelquefois au bureau du Travail ou à la société d'émigration "qui s'aide soi-même" et autres organisations du même genre.

Par M. Blain :

Q. Une question. Je ne vous ai pas très bien compris lorsque M. Smith vous a questionné touchant les instructions que le gouvernement vous aurait données, qu'aucun encouragement quelconque de venir au Canada ne devait être donné aux ouvriers. Dois-je comprendre que vous n'aviez pas de telles instructions?

R. Je comprends que des instructions de cette nature se trouvent au bureau, mais, comme je l'ai dit, cet état de choses particulier n'a attiré mon attention que quelque temps après mon départ pour là-bas.

Q. En ce moment même, pouvez-vous dire si vous avez reçu telles instructions?

R. A l'heure qu'il est, nous avons tous des instructions très positives de ne pas encourager les artisans habiles.

Q. Depuis quelle date?

R. Je ne pourrais vous le dire.

Q. Depuis quelle date à peu près?

R. Je ne pourrais vous le dire.

Q. Les autres agents en Europe ont-ils, à cet effet, des instructions écrites provenant, soit de vous, soit de ce gouvernement?

R. Toute instruction qui me parvient est immédiatement transmise aux agents par la voie ordinaire ainsi que toutes les instructions.

Q. Je ne vous demande pas cela; je n'en doute pas.

R. Oui.

Q. Ce que je veux savoir, c'est si ce gouvernement ou vous-même, mettez des instructions écrites entre les mains de vos autres agents?

R. Nous en avons tous.

Q. Des instructions écrites à cet effet?

R. Des instructions écrites à cet effet, d'après lesquelles, dans notre travail, nous ne devions encourager que les serviteurs de ferme et les domestiques, et, naturellement, nous avions en mains l'annonce que M. Smith a lue et qui s'explique d'elle-même.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. C'était en 1904?

R. Et je pense qu'il y a au bureau, si ma mémoire est fidèle, des lettres qui se rapportent au même sujet.

Q. M. Léopold a intenté une action au "Daily News"; vous rappelez-vous en avoir entendu parler?

R. Je me le rappelle. J'ai maintenant dans ma poche une lettre à ce sujet.

Q. Je suis justement à la recherche d'information: M. Alexander, votre gendre, était-il son avocat?

R. Oui. Je vous dirai franchement que lorsque quelqu'un a besoin d'un avocat, je lui recommande mon gendre sans le moindre remords.

Par M. Gervais :

Q. Cette chose se fait au Canada ?
R. Vraiment ?

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Je ne vous parlais pas du Canada. Bien, M. Preston, avez-vous, dans une occasion, reçu en votre possession de l'argent dans le but de payer le prix de "La Passe du Nid de Corbeau", à Fernie, dans le temps que ses propres messieurs étaient en grève?

R. Je n'ai pas connaissance que les mineurs fussent en grève, mais j'ai eu certainement de l'argent en ma possession, £6,000 probablement, je pense, mais certainement une grosse somme, je ne suis pas positif quant au montant, mais je pourrais facilement le savoir de la Banque du Commerce.

Q. Vous aviez de l'argent pour aider ces mineurs à se rendre à Fernie ?

R. J'ai reçu l'argent et je l'ai déboursé à la demande des gens de "La Passe du Nid-de-Corbeau", somme reçue de M. Léopold pourvoyant au service, mais je ne crois pas que les mineurs fussent en grève, parce que je crois qu'ils ont été protégés par M. Bell, alors député de Durham. On m'a dit que Léopold l'avait consulté, de sorte que je ne crois pas qu'il pouvait y avoir eu une grève à cet endroit.

Q. Vous rappelez-vous les dates ?

R. Vraiment je ne puis vous les dire, mais je pourrais vous les trouver.

Q. Je désire que vous le fassiez.

R. Je puis le savoir de la Banque du Commerce.

Q. Bien; dans la réalité, quelques-uns de ces mineurs avaient vendu leurs maisons et, avant de s'embarquer, avant que la grève de Fernie fût terminée, vous rappelez-vous qu'ils reçurent l'avis de ne pas entreprendre leur voyage parce que la grève avait été contremandée ? Quelqu'un a-t-il, de votre part, dédommagé ces mineurs de leurs pertes, à même l'argent avec lequel vous deviez payer leurs frais de transport au Canada ?

R. Ils ont été rappelés d'après l'avis de M. Lindsay, de la Compagnie du "Nid-de-Corbeau", parce que le travail ne fut pas trouvé satisfaisant et parce qu'un grand nombre de ceux qui avaient reçu des "affranchis"—passage payé—aussitôt qu'ils atteignaient Québec ou un endroit près de la frontière, refusaient de se rendre à l'ouvrage et la compagnie s'est alors trouvée à perdre une très grosse somme d'argent à cause de la mauvaise foi de ceux qu'elle avait employés et dont elle devait rembourser les passages en Angleterre. C'était la raison.

Q. Vous ne vous rappelez pas la raison pour laquelle ces mineurs refusaient de se rendre au travail ?

R. Oh, je me souviens que la raison que M. Lindsay m'a donnée était qu'ils ne s'étaient pas conformés à l'arrangement par eux consenti d'aller faire le travail aux conditions à eux faites à Londres.

Q. Vous avez déjà dit que M. Léopold a fait annoncer dans les journaux pour avoir ces mineurs ?

R. Oui; il a fait annoncer pour ces mineurs et j'avais l'argent pour M. Lindsay.

Q. Vous aviez l'argent ?

R. Oui.

Q. Vous ne vous rappelez pas la date, mais vous la trouverez ?

R. Je la trouverai pour vous, M. Smith.

Par M. Gervais :

De fait, le Canada a payé $5 par tête d'émigrants à la North Atlantic Trading Company?

R. Oui, $5 par tête pour les agriculteurs et les domestiques.

Q. En dehors du Canada, connaissez-vous un autre pays qui, directement ou indirectement, paye un boni aux agents ou aux agences d'émigration ?

R. Un des gouvernements de l'Australie paye, je crois, un boni d'environ 20 schellings.

Q. Par tête ?

R. Oui, et il paye aussi £3 sur le prix du voyage.

Q. Connaissez-vous les bonis ou primes que les Etats de l'Amérique du Sud payent par tête d'émigrants ?

R. Je ne sais pas quelle somme ils payent actuellement; mais, jusqu'à une date récente, ils payaient un montant considérable.

Q. N'est-il pas vrai que la république du Brésil a payé jusqu'à $11 par tête de prime ?

R. C'est un boni très élevé.

Q. Et savez-vous quel est le boni que paye la République Argentine ?

R. Non; mais c'est un gros prix.

Q. Un très gros prix?

R. Oui, tout à fait. Je l'avais pris en note et je vous passerai cela si je puis le trouver.

Q. Savez-vous que M. Symons, dont le nom a été mentionné dans cette affaire, était l'un des agents de la République Argentine et du Brésil?

R. J'ignore si c'est le même Symons ou non. Je n'en connais rien. Je saurai en télégraphiant quels sont les bonis de la République Argentine et du Brésil.

Q. Voulez-vous produire devant ce comité un tableau synoptique des bonis que payent—en dehors du Canada—les Etats étrangers pour fins d'émigration, soit par voie de réduction des frais de transport, soit par argent payé aux agences d'émigration ou aux compagnies de bateaux à vapeur ?

R. Certainement.

Q. Quand?

R. Je vais faire des efforts pour l'avoir prêt le plus tôt possible.

Q. Naturellement, ces opérations d'émigration ne se font pas parmi les rois et les princes?

R. Le travail d'émigration se fait naturellement dans ce que vous pouvez appeler la classe ouvrière. En Angleterre, dès que nous avons cessé d'annoncer, notre travail a considérablement diminué. Ce n'est un secret pour personne en Angleterre aujourd'hui que le ministère n'a pas annoncé ou fait de propagande spéciale cette année, et notre correspondance au bureau de Londres a cessé. J'ai aussi des rapports de Birmingham, Cardiff, Dublin et Belfast que le travail, à ces divers endroits, avait presque cessé. En Belgique, où nous n'avons pas annoncé cette année, M. de Coeli m'adresse des plaintes sur le déclin sérieux des opérations.

Q. En réalité, d'après les lois des Etats de l'Europe continentale, l'émigration est prohibée?

R. Pratiquement prohibée.

Q. Elle est pratiquement prohibée?

R. Oui.

Q. Vous ne pouvez atteindre les prétendus émigrants que d'une manière très indirecte?

R. C'est la seule manière. Je pourrais aussi bien dire ici que ça été la politique du gouvernement pendant 15 ou 16 ans. Avant que nous nous en occupions activement des sommes considérables avaient été sacrifiées pour provoquer l'émigration continentale et on n'y répondit pas. Les mêmes sommes ont été offertes, les mêmes sommes qui avaient été offertes à la North Atlantic Trading Company, et il n'y eut pas de réponse.

Q. Voulez-vous avoir la complaisance de produire un autre relevé, indiquant, d'après votre connaissance et suivant votre opinion, quelle est la part des bonis de $5 qui reste entre les mains de la compagnie, après payement de toutes ses annonces dans les journaux et de ses pas et démarches en faveur de l'émigration?

R. Vous trouverez qu'il n'y a pas beaucoup à partager.

Q. Pas beaucoup à partager?

R. En jugeant d'après notre propre expérience.

Q. Déduction faite des dépenses que j'ai mentionnées, la compagnie fait-elle un bénéfice de 15 par 100 ?

R. Je ne pourrais vous le dire.

Par M. Blain :

Q. D'après la connaissance générale que vous avez de la politique d'émigration des autres pays, puis-je vous demander s'il existe un contrat semblable à celui de la North Atlantic Trading Company entre une autre compagnie et un autre pays?

R. Pas avec un autre pays; mais il en existe indubitablement entre les compagnies de terrains et les syndicats qui opèrent sous le continent; sans contredit.

Q. Il n'y a pas de contrat semblable à celui-ci avec aucune autre compagnie?

R. Pas de contrat semblable aussi favorable au pays et aussi favorable à ceux qui en payent les frais.

Par M. Armstrong :

Q. Comme je le comprends, le dépôt de $5,000 de la North Atlantic Trading Company a été fait entre les mains du gouvernement après que votre compagnie l'eut gagné ?

R. Je vous demande pardon.

Q. Comme je le comprends, d'après vos remarques d'hier, la compagnie avait gagné ce montant avant qu'il fut déposé?

R. Je croyais que vous aviez dit "votre compagnie". Je crois qu'elle avait gagné beaucoup plus avant cela; mais ce n'était que justice à l'égard de la compagnie de dire—et les députés doivent être mis au courant des faits—qu'en premier lieu, le syndicat offrit de déposer entre les mains du gouvernement du Canada une somme de £1,000 à £10,000 pour convaincre le gouvernement et le pays de sa bonne foi.

Q. Pouvez-vous donner une raison qui explique pourquoi on devait attendre jusqu'à ce qu'on eût gagné ce montant?

R. La première fois que j'ai rencontré ces messieurs du syndicat, ils ont offert de le remettre; il n'y avait pas d'hésitation de leur part.

Par M. Lake :

Q. Ne serait-ce pas un dépôt considérable pour une compagnie qui n'avait qu'un tel capital ?

R. Le capital est purement nominal. Je n'ai jamais beaucoup pensé à cela.

Par M. Armstrong :

Q. Je remarque qu'il y a un grand nombre d'autres bureaux d'émigration en différents endroits de l'Angleterre et de l'Ecosse. De quelle manière sont-ils dirigés ?

R. Les bureaux d'émigration ?

Q. Oui.

R. Nous y avons des bureaux. Nous avons un bureau à Birmingham et un à Londres.

Q. Vos n'avez pas de bureau à Glasgow ?

R. Nous en avons un à Londres,—notre bureau personnel,—nous en avons un à Birmingham, un à Liverpool et un à Glasgow. Il n'y a pas d'autre bureau du gouvernement ou d'émigration en Ecosse, sauf celui de Glasgow, et cela comprend tous les comtés septentrionaux du nord de l'Angleterre.

Q. Dans ces bureaux, avez-vous des fonctionnaires du ministère ?

R. Oui.

Q. Compte-t-on qu'ils soient très assidus à leurs bureaux ?

R. Lorsqu'ils ne voyagent pas pour les affaires du ministère. Il arrive parfois qu'ils voyagent pour des affaires autres que celles du ministère dans le pays et en dehors du pays.

Q. Pouvez-vous nous dire où ce contrat a été signé ?

R. Vraiment, non. Je n'en sais certainement rien. Je pense qu'il a été signé à Amsterdam. J'étais intéressé dans le premier contrat. Comme les documents le démontreront aux honorables messieurs, subséquemment, des amendements ont été faits au premier contrat, car on s'est rendu compte qu'il était impraticable. Tout a été fait entre le ministère et les parties elles-mêmes.

Q. Je crois que vous avez rencontré beaucoup d'officiers dans les différents pays. Auriez-vous objection à nous donner les noms de ceux que vous avez rencontrés ?

R. Je crois avoir déjà répondu à cette question. Pour les raisons que j'ai déjà données, j'aurais certainement objection à donner les noms des personnes ayant des rapports d'affaires avec la compagnie.

Q. Je comprends que M. Smart est allé avec vous examiner les livres de M. Léopold ?

R. Oui.

Q. Et vous avez trouvé qu'il envoyait cette "main-d'œuvre habile" au Canada ?

R. Oui; c'est ce que nous avons trouvé.

Q. Vous ne vous êtes pas objecté à cela d'aucune manière ?

R. Parce qu'il envoyait de la "main-d'œuvre habile" aux personnes qui lui demandaient ce travail spécial ? Nous ne nous y sommes pas objectés et nous n'avons pas cru que cela nous regardait. Nous ne pouvions arrêter son travail. Nous n'avons là aucun contrôle sur ces agents; ils peuvent faire ce qu'ils veulent. S'ils violent les lois maritimes de l'Angleterre, ils sont alors exposés à être poursuivis en justice par la Chambre des Communes, comme cela a eu lieu en trois ou quatre circonstances où nous avons dû attirer l'attention de la police sur le compte de quelques hommes irresponsables qui annonçaient d'une manière qui n'était pas convenable. Lorsque les parties étaient irresponsables, la police s'en chargeait et fermait leurs places d'affaires.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Mais originairement, votre institution n'agissait pas ainsi ?

R. C'est peut-être juger un peu trop sévèrement. J'admets volontiers que j'ai eu quelque chose à faire en cela, mais c'était seulement pour l'expédition de main-d'œuvre pour laquelle il y avait débouché ou demande immédiate au Canada.

Q. La difficulté pour moi est de savoir exactement comment, vous et Léopold saviez ce qui était un travail demandé *bona fides ?*

R. Je suppose que quelqu'un reçoive une lettre d'une maison cotée dans la Bradstreet ou le Dun à $100.000 ou $500,000, et que cette maison demande une main-d'œuvre de nature spéciale, j'aurais parfaitement le droit de dire que cette maison est une maison responsable.

Par M. Hughes (I.P.-E.):

Q. On ne vous a pas défendu d'envoyer des émigrants dans ce pays-ci ?

R. Non; on ne me l'a pas défendu.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Vous avez dit qu'on vous l'avait défendu ?

R. Je n'ai pas dit qu'on me l'avait défendu. J'ai dit que les instructions du ministère étaient bien claires : nous devions donner la préférence aux agriculteurs et aux domestiques; mais je ne puis me rappeler d'avoir reçu des instructions ou un écrit quelconque me disant que je devais mettre un avis dans ma fenêtre disant qu'il ne serait permis à aucune autre personne de débarquer au Canada.

Q. Prenez la demande d'une maison comme la compagnie de Fonderie de Toronto. Elle a fait la demande, et on lui a envoyé des hommes à Toronto, où une grève était alors en existence. Ensuite, il y a l'affaire des ateliers de locomotives de Kingston.

R. Oui, je me rappelle de la demande.

Q. On en a fait la demande?

R. Oui ; je me rappelle avoir vu la demande dans le bureau de M. Léopold; je parle de la demande des ateliers de locomotives de Kingston, et, comme on me demandait quelle espèce d'établissement c'était, j'ai répondu que c'était un des établissements les plus solvables et les plus riches du Dominion du Canada.

Q. Mais vous n'étiez pas en position de donner des informations aux hommes?

R. Je ne leur en ai pas donné du tout. Je crois qu'un jour, un monsieur est venu me demander s'il agissait prudemment en allant au Canada dans le but de se procurer de l'emploi à l'imprimerie de la *Gazette*, de Montréal—il avait une lettre de la *Gazette*—je dois dire que j'ai pensé que j'étais très justifiable de dire que l'imprimerie de la *Gazette* de Montréal était tout à fait digne de confiance.

Q. Connaissez-vous quelque chose de la demande des imprimeries de Winnipeg au Bureau du Travail?

R. A propos de cette affaire de Winnipeg, je dois dire que quelqu'un est venu à mon bureau demander des renseignements—avant d'aller à Winnipeg—sur le compte de quelqu'un que l'on disait employer des travailleurs dans cette ville, et j'ai conseillé à cet homme, on le lui a conseillé dans le bureau, de ne pas s'occuper de cette personne, parce que nous n'avions pas de preuve de sa bonne foi ou de sa position. Je crois que c'est là le conseil qui a été donné dans tous les bureaux du gouvernement, en Angleterre, touchant ces prétendus troubles de Winnipeg.

Par M. Gervais:

Q. Voulez-vous prendre communication des papiers marqués de la lettre A? Je crois que ce sont des annonces dans les journaux—et nous dire dans combien de pays des annonces touchant l'émigration ont été répandues? Voulez-vous nommer ces pays?

R. Celui-ci est une quittance pour paiements d'annonces dans les journaux, en Suède, en Norvège, au Danemark et en Finlande.

Q. En Finlande?

R. Oui, par Almquist et Cie, de Gottenbourg; ce sont les représentants de la North Atlantic Trading Company en Scandinavie.

Q. Dans combien de journaux ces annonces ont-elles été publiées? Prenons d'abord la Suède.

R. 72, semble-t-il, en Suède, pendant l'année 1904-05.

Q. Dans lesquels ont paru des annonces touchant l'émigration?

R. Dans lesquels ont paru des annonces touchant l'émigration, dans les intérêts de la North Atlantic Trading Company.

Q. Et payées par?

R. Payées par la North Atlantic Trading Company et attirant ainssi l'attention sur le Canada. Comme représentants d'un gouvernement, nous n'aurions jamais pu en faire insérer une seule.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Comment savez-vous que ces annonces ont été insérées dans ces journaux? Vous ne supposez pas que nécessairement elles l'ont été?

R. Je dis avec la plus grande certitude qu'elles l'ont été, colonel, parce que les gens avec qui vous faites les affaires sont parfaitement honnêtes. Cela, je le sais, et, de plus, je crois qu'il est probable que vous trouverez au ministère la collection de ces journaux.

Q. Bien, nous les avons demandés plusieurs fois, et nous n'avons pu les avoir.

R. Dans une seule occasion, j'ai expédié ici une grosse caisse contenant des centaines de journaux de l'année où se trouvaient les annonces canadiennes.

Par M. Gervais:

Q. Prenons maintenant la Norvège?

R. Il y en a 25 de la même classe en Norvège.

Q. Des annonces concernant l'émigration au Canada ont été publiées dans ces 25 journaux?

R. Oui, et en Norvège, aucune d'elles n'aurait pu être insérée, soit par nous, soit par un agent de publicité.

Q. Pourquoi pas?

R. Parce que c'est contre les règlements de police.

Q. Pourquoi, alors, n'a-t-on pas empêché ces annonces de paraître?

R. Parce que les annonces sont insérées, non par une compagnie de publicité, mais par un bureau d'information, qui a été établi à Gottenbourg du consentement des autorités.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Savez-vous combien d'émigrants sont venus de la Norvège et de la Suède cette année-là et l'année suivante?

R. Je puis le trouver pour l'honorable monsieur.

Par M. Gervais :

Q. Et en Finlande et au Danemark?

R. Il y a en Finlande 32 journaux du même caractère.

Par M. Lake :

Q. N'est-ce pas un bien petit nombre? Avez-vous le nombre de l'année précédente?

R. Je n'ai pas la liste de l'année précédente, mais cela est utile sans doute, et je serai heureux de faire des recherches à ce sujet.

Par M. Crockett :

Q. Est-ce la North Atlantic Trading Company qui établit ces comités?

R. Entièrement.

Q. Le secrétaire?

R. Toutes les pièces justificatives sont transmises de chez Almquist et Cie au secrétaire et ensuite de chez le secrétaire au ministère.

Par M. Armstrong :

Q. Vous n'avez pas vu les annonces dans les journaux?

R. Quelques-unes; très peu.

Par M. Gervais :

Q. Vous dites qu'en Finlande 28 journaux ont publié ces annonces?

R. 28: c'est le nombre.

Q. Quel nombre en Danemark?

R. Non; je vous demande pardon; c'est 28 au Danemark.

Q. Publiant le même genre de littérature?

R. Publiant le même genre d'annonces.

Par M. Armstrong :

Q. Les fonctionnaires de la North Atlantic Trading Company font-ils une déclaration sous serment qu'ils ont publié les annonces dans ces journaux?

R. Je ne puis vous dire d'une manière précise quelle est la forme des pièces justificatives, mais je puis tranquilliser les esprits des membres du comité, s'ils veulent bien, à ce sujet, prendre ma parole que ces hommes sont parfaitement honnêtes. Ils sont exactement aussi honnêtes que n'importe lequel d'entre nous ici, et je crois qu'il y a un haut degré de probité chez les hommes publics ici présents.

Par M. Blain :

Q. Savez-vous ce que ça coûte pour annoncer dans les journaux?

R. Vous avez tout cela ici; je crois que c'est sur l'enveloppe.

Q. Vous pourriez l'ajouter à votre déposition.

R. Le coût est donné ici. Le montant total de marcs est de 7,427. Je vais le donner en dollars aux honorables messieurs.

Q. Pendant une année?

R. Oui, pendant une année. Le prix est donné en monnaie allemande, mais cela ferait un peu plus de $1,85 pour annonces.

Q. Dans combien de journaux ont paru ces annonces?

R. 159, paraît-il, si mon calcul rapide est exact.

Par M. Gervais :

Q. Voulez-vous examiner la série de pièces justificatives marquée "D" "pour bureaux de propagande" et nous dire quelle a été la dépense—dans chaque cas—à Christiania, à Copenhague et à Gothenbourg?

R. Les chiffres suivants sont les chiffres donnés comme représentant la dépense des bureaux de propagande en Scandinavie.

M. Monk s'oppose à ce que le témoin parle de documents dont il n'a pas une connaissance personnelle.

M. GERVAIS.—M. Preston parle de la publication de ces annonces dans tous ces journaux de la Scandinavie.

Le TÉMOIN.—Je parle de ce qui se trouve dans les collections.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Pas les collections du gouvernement canadien?

R. Collections des bureaux du gouvernement canadien.

Par M. Gervais :

Q. Pas de votre bureau?

R. Pas de mon bureau, mais du ministère de l'Intérieur. Je pense qu'on les trouvera au ministère. Je me rappelle avoir, plus d'une fois, expédié de très gros paquets de journaux.

Par M. Monk :

Q. Savez-vous, personnellement, que ces annonces ont été publiées dans les journaux en question ?

R. Je n'ai pas dit que je le savais.

Par M. Gervais :

Q. Voulez-vous bien continuer de répondre aux questions sans vous occuper des interruptions?

R. Le coût des "bureaux de propagande" était de 2,324 couronnes.

Par M. Lake :

Q. Avez-vous une connaissance personnelle de cela ?

R. Non; mais je connais ces hommes et les pièces justificatives sont ici. Comme je l'ai déjà dit, ce sont d'honnêtes gens. Vous n'avez pas affaire à des coquins.

Par M. Armstrong :

Q. Comment pouvons-nous le savoir puisque nous ignorons les noms de ces hommes ?

R. Je vous en donne ma parole.

Par M. Turriff :

Q. N'y a-t-il pas un affidavit accompagnant chacun de ces comptes qui ont été payés ?

R. Vraiment, je ne pourrais vous le dire.

Par M. Gervais :

Q. Veuillez continuer.

R. Le coût, en marcs, des bureaux de propagande, est de 2,604 marcs en chiffres ronds.

Q. Il y a quatre marcs dans un dollar ?

R. 2,604 marcs ou $651 pour les bureaux de propagande en Scandinavie.

Par M. Monk :

Q. Avez-vous une connaissance personnelle de tout cela ?

R. Non; mas je n'ai aucun doute de l'exactitude de ce que je dis.

Par M. Gervais :

Q. Voulez-vous prendre communication de la série de documents marquée "3" et nous dire ce qui a été dépensé à l'article "littérature" ?

R. La pièce justificative n° 3 fixe la dépense pour littérature pendant le même temps à 76,559 marcs, ou, en chiffres ronds $4,150.

Par M. Monk :

Q. Avez-vous une connaissance personnelle de cela ?

R. Non; mais je crois que c'est absolument correct.

Par M. Gervais :

Q. D'après les pièces que vous avez en mains ?

R. D'après l'état qui se trouve sur l'enveloppe.

Q. Voulez-vous examiner les pièces qui concernent l'Autriche-Hongrie ?

R. Ne ferais-je pas mieux d'en finir avec les Etats Scandinaves ? Les documents établissent une dépense de $6,650 en Scandinavie pendant cette année-là.

Par M. Monk :

Q. Personnellement, vous ne connaissez rien de cela ?

R. Non.

Q. Vous donnez un état d'après les pièces et les reçus qui se trouvent au dossier?

R. Oui.

Par M. Gervais :

Q. Il y a des affidavits au ministère ?

R. S'il y en a, très bien; mais, même s'il n'y en avait pas, je croirais encore que ces pièces sont correctes.

Par M. Blain :

Q. Avez-vous dit $6,000 ?

R. $6,650 en chiffres ronds.. Je pourrais faire erreur de quelques dollars d'une manière ou d'autre.

Par M. Lake :

Q. Avez-vous la collection de ces documents dans votre bureau ?

R. Ils sont au ministère, ici.

Par M. Monk :

Q. Les aviez vous jamais vus avant aujourd'hui ?

R. Non. Je crois que je puis en avoir vu quelques-uns, mais je ne veux pas être positif sur ce point. Les pièces concernant le travail en Autriche-Hongrie établissent une dépense de 29,627 marcs ou $7,407.

Q. Vous ne connaissez rien personnellement de cela ?

R. J'en sais personnellement beaucoup à l'égard de l'un de ces items. J'avais l'occasion de constater quelque chose au sujet de la distribution des journaux Austro-

Hongrois laquelle est portée à 22,730 marcs. Je crois y avoir fait allusion l'autre jour lorsque M. Monk m'a interrogé comme témoin.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Dans l'une de ces pièces, je remarque une maison portant le nom de Street et Cie, de Londres. Connaissez-vous quelque chose sur cette maison ?

R. Sur la compagnie ?

Q. Oui.

R. C'est une des plus grosses compagnies de la Grande-Bretagne.

Q. Pour annoncer ?

R. Oui.

Q. Elle paraît être une maison qui place ces annonces. Est-ce le cas ?

R. Je ne le pense pas. Elle en place quelques-unes, mais cette pièce particulière est une pièce continentale. Ces pièces concernent le continent.

Par M. Gervais :

Q. Veuillez regarder la série de documents marquée du chiffre 1,—ce sont des quittances de loyer de bureau, frais de bureau, taxes et salaires, etc. ;—et veuillez nous dire combien North Atlantic Trading Company a dépensé sous cet en-tête ?

R. Sous ces en-têtes, $27,631.

Q. Dollars ?

R. Non, je vous demande pardon; ce sont des marcs. Le montant entier est d'environ $7,000 de notre monnaie.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Savez-vous à qui a été payé cet argent ?

R. Les détails sont: " loyer de bureau, frais de bureau, salaires, etc. Vous le verrez par les quittances. Réellement, je ne pourrais vous le dire.

Par M. Monk:

Q. Il existe une organisation dont on a parlé et qui porte le nom de l'Association Auxiliaire des Cultivateurs?

R. Oui.

Q. Cette organisation est mentionnée dans les comptes de la North Atlantic Trading Company ?

R. Nous n'avons pas fait d'affaires avec elle.

Q. A-t-elle été mentionnée sur cette enveloppe?

R. Si elle fait affaire avec l'Association Auxiliaire des Cultivateurs.

Q. Comment est-elle venue dans cette enveloppe, qui contient les comptes de la North Atlantic Trading Company ?

R. Parce qu'il est tout à fait évident maintenant—d'après ces journaux—que l'Association Auxiliaire des Cultivateurs travaille pour la North Atlantic Trading Company ; impossible autrement.

Q. Mais ce sont tous des journaux allemands?

R. Oui, tous des journaux allemands.

Q. En rapport avec la North Atlantic Trading Company ?

R. Nous avons déjà pensé...

Q. Et les annonces ont été ordonnées en Angleterre?

R. C'est bien cela.

Q. Connaissez-vous personnellement quelque chose à ce sujet?

R. Bien, si ce n'est que la maison Street et Cie est une des agences d'annonces le plus digne de confiance de l'Angleterre, et qu'elle a travaillé pour le gouvernement canadien pendant vingt ans et plus.

Q. Faisait-elle des affaires avec l'Association Auxiliaire des Cultivateurs, concernant M. Léopold, de la North Atlantic Trading Company ?

R. Vous pouvez le savoir bientôt.

Q. Son compte porte l'en-tête de l'Association Auxiliaire des Cultivateurs?

R. Je crois que c'est le bureau de M. Léopold lequel, à l'heure qu'il est, est évidemment une succursale de la North Atlantic Trading Company.

Q. Mais c'était cela il y a quelque temps ?

R. Ce l'était évidemment alors et pouvait l'avoir été tout le temps sans que nous le sussions et, même dans ce cas, il n'y a rien qui puisse inspirer de la honte à ce sujet.

Par M. Gervais:

Q. Voulez-vous prendre communication de la série de documents marquée de la lettre "C" frais de voyage ?

R. Les documents marqués "frais de voyage", indiquent une dépense de 1,740 marcs, ce qui fait environ $460 en chiffres ronds.

Par M. Monk:

Q. Frais de voyage de qui?

R. Des agents de la compagnie, évidemment; ses agents sont tout le temps sur le chemin.

Q. C'est la première fois que vous aviez vu ceux-ci?

R. Oui, je ne me rappelle pas de les avoir vus auparavant.

Q. Vous n'avez pas de détails sur eux?

R. Non, bien que j'aie fréquemment rencontré leurs représentants dans presque tous les pays de l'Europe.

Par M. Gervais:

Q. Vous avez rencontré quelques-uns de ses agents dans toutes les parties de l'Europe?

R. Je crois pouvoir dire dans tous les pays de l'Europe.

Q. Voulez-vous prendre communication de la série de documents marquée de la lettre "B": Salaires des agents de Gothenbourg et rémunération pour frais de port ?

R. Ce document "B", c'est le salaire des agents de Gothenbourg et une rémunération pour frais de poste; cela se monte à 7,579 marcs ($1,900).

Par M. Crockett:

Q. Cet item particulier est-il certifié ou assermenté d'une manière quelconque?

R. Les documents l'indiqueront.

Q. Ne les avez-vous pas eus là-bas?

R. Je ne les ai pas ici.

Par M. Monk:

Q. Voyez-vous aujourd'hui ce document pour la première fois?

R. Je ne me rappelle pas l'avoir vu auparavant.

Par M. Gervais:

Q. Prenez communication de la série de chiffres marquée "5", rémunération des agents, et veuillez nous dire combien a été dépensé?

R. Sous l'entête de rémunération aux agences russes pour frais de port et propagande, il y a 4,331 marcs, ou l'équivalent en dollars d'à peu près $1,100.

Par M. Monk:

Q. M. Gervais vous a demandé combien a été dépensé. Le savez-vous?

R. D'après ces documents, à peu près $1,100.

Par M. Gervais:

Q. Voulez-vous prendre communication de la série de pièces marquée du chiffre "2", frais de voyage en Angleterre, en Russie, en Hollande, en Luxembourg, en Autriche, en Hongrie et ainsi de suite? Quelle a été la dépense à cette fin?

R. D'après ces documents, sous l'en-tête " frais de voyage ", en Suisse, en Russie, en Hollande, au Luxembourg, en Autriche et en Hongrie, la dépense est de 8,746 marcs, soit: environ $2,200.

Par M. Hughes (I.P.-E.):

Q. Pendant combien de temps?

R. Pendant 1904-05, semble-t-il.

Par M. Armstrong :

Q. Personnellement, vous ne connaissez rien de ces comptes?

R. Sauf ce que j'ai dit, savoir: que j'ai rencontré ces agents dans un grand nombre de pays.

Q. Vous n'avez pas remarqué d'affidavits annexés à ces comptes ?

R. Non.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Je ne trouve pas ici les comptes montrant les montants acquittés au dehors; voulez-vous avoir la complaisance de les trouver?

R. Ces comptes sont tous ici, si l'honorable monsieur veut les lire. Je me méfie de mon peu de connaissance de la banque allemande.

Par M. Monk :

Q. Parlez-vous l'Allemand?

R. Suffisamment pour me permettre, lorsque je suis en pays allemand, de me procurer quelque chose à manger et un endroit pour dormir.

Par M. Gervais :

Q. Quels sont les bonis des agents de la Scandinavie?

R. 4,612 marcs, soit $1,150.

Par M. Armstrong :

Q. Jurez-vous, M. Preston, que tous ces comptes que vous venez de voir sont corrects?

R. L'honorable monsieur ne peut s'attendre à ce que je le fasse; mais, si vous me demandez mon opinion, je ne doute pas de leur exactitude.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Quel est le montant total dont vous venez de faire la lecture?

R. La somme entière est de $18,260.

Par M. Crockett :

Q. Savez-vous combien la compagnie a touché en bonis durant cet espace de temps?

R. Je l'ignore.

Q. Avez-vous encore cette enveloppe cachetée en votre possession?

R. Je l'ai eue en ma possession.

Le comité s'ajourne.

Après avoir lu la copie ci-dessus de ma déposition, je certifie par les présentes qu'elle est exacte.

W. T. R. PRESTON.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 62,
1er juin 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici aujourd'hui à 10 heures a.m., M. P. H. McKenzie, président, au fauteuil.

M. ALFRED F. JURY était présent et a fait l'affirmation suivante: "Moi, Alfred Fredman Jury, je déclare et affirme solennellement et sincèrement que le témoignage que je rendrai devant ce comité sera la vérité, toute la vérité et rien autre chose que la vérité.

M. CARVELL.—Je voudrais demander au témoin si des scrupules de conscience l'empêchent de prêter serment de la manière ordinaire pourvue par la loi ?

M. JURY.—Pas du tout; mais les lois du Canada ne me permettent pas de prêter serment.

M. CARVELL.—Ne vous permettent pas de prêter serment ? Alors vous avez des raisons pour ne pas prêter serment ? Vous refusez de prêter serment ?

M. JURY.—Je ne refuse pas de prêter serment; mais la raison, c'est que la loi ne me permet pas de le faire.

M. CARVELL.—Dans ce cas vous tombez sous le statut concernant les personnes qui désirent faire une affirmation.

Par M. Monk :

Q. Quelle position occupez-vous dans le service public du gouvernement du Canada ?

R. Agent d'émigration à Liverpool, Angleterre.

Q. Depuis quand ?

R. Depuis mai 1897.

Q. Quelles sont les conditions de votre engagement concernant la rémunération, et quels sont vos devoirs ?

R. Lorsque j'ai été nommé, ma rémunération était de $1,800 par année et les frais de voyage; elle est maintenant $2,000 par année. Mes devoirs sont de m'occuper à mon bureau à diriger la correspondance, à recevoir ceux qui demandent des informations, de plus aller voir les expositions agricoles pendant l'été, les agents de bateaux à vapeur et aussi à faire des conférences pendant l'hiver.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Quelles expositions agricoles ?

R. Les expositions agricoles en Angleterre, les expositions de comté et les expositions de l'ouest de l'Angleterre.

Par M. Monk :

Q. Etes-vous entré immédiatement dans l'accomplissement de vos devoirs ?

R. Après avoir fait un voyage au Nord-Ouest.

Q. Vous étiez originairement à Ottawa, n'est-ce pas ?

R. Je demeurais originairement à Ottawa, mais je suis allé à Toronto en 1873.

Q. Et vous êtes allé visiter le Nord-Ouest avant d'entrer dans l'accomplissement de vos devoirs ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis que vous êtes rendu en Angleterre, avez-vous été continuellement occupé au travail que vous venez d'indiquer ?

R. Oui, monsieur.

Q. Quelle était la prime payée par le gouvernement lorsque vous avez été nommé, et quelle prime paye-t-il sur les émigrants des îles britanniques ?

R. Sept schellings sur les ouvriers de ferme adultes, ou sur les émigrants de certaines classes spécifiées dans la convention, qui ont l'intention de se livrer à l'agriculture à leur arrivée en Canada.

Q. La prime n'est payée que sur la classe agricole et domestique ?

R. Et sur les matelots, charretiers, mineurs et autres personnes de cette classe qui déclarent leur intention de se livrer à l'agriculture en Canada. Ils peuvent avoir occupé ces emplois dans les îles britanniques, mais lorsqu'ils déclarent leur intention de devenir des ouvriers de ferme, ou d'aller s'établir sur des terres à leur arrivée en Canada, la prime est payée.

Q. Alors, je comprends qu'il suffit qu'une personne dans les îles britanniques, émigrant intentionnel, quelle qu'ait été son occupation antérieure, déclare qu'elle se propose de se livrer au travail de la ferme, pour donner aux agents un droit à la prime?

R. Je viens justement de dire le contraire. Je viens de vous dire que les classes sur lesquelles les primes sont payées sont celles que j'ai spécifiées. La prime ne pourrait pas être réclamée pour un ouvrier ou un commis. Nous soumettons les émigrants à un examen sévère afin de nous assurer que leur occupation est celle mentionnée et qu'ils ont l'intention de se livrer à l'agriculture en Canada.

Q. Vous examinez les émigrants afin d'établir ce fait avant leur départ ?

R. Soit en Angleterre ou de l'autre côté; s'ils ne viennent pas en contact avec les agents en Angleterre, nous ne signons leurs certificats que lorsqu'ils ont été examinés de ce côté-ci.

Q. Il doit y avoir un examen ?

R. Soit en Angleterre ou ici.

Q. Qui examine les émigrants en Angleterre ?

R. Lorsqu'ils partent de Liverpool, je fais l'examen moi-même, lorsque je peux venir en contact avec eux. Si je les examine, j'envois le certificat par le comptable du navire: lorsque le steamer arrive à sa destination de l'autre côté de l'Atlantique, le comptable remet les certificats que j'ai signés à l'agent du gouvernement au port de débarquement.

Q. Y a-t-il une formule imprimée pour ces certificats ?

R. Oui, monsieur.

Q. A quels autres endroits en Angleterre se fait cet examen, à part Liverpool ?

R. Partout où il y a un agent du gouvernement. L'émigrant va trouver l'agent ou celui-ci va l'examiner. Par exemple, nous opérons de concert avec les agents de steamers; ce sont les instructions que nous recevons du ministère lorsque nous sommes envoyés dans les vieux pays. Si un agent de steamer, établi à 30 ou 40 milles, a vingt ou trente émigrants de la classe ayant droit à la prime, l'agent du gouvernement se fait un devoir de se rendre à son bureau dans une autre ville pour examiner ces personnes.

Q. Oui, mais quels sont les agents ?

R.A Birmingham, M. Mitchell; à Londres, M. Preston, naturellement; à Glasgow, M. Bruce Walker; à Cardiff, M. Murray; à Belfast, M. O'Kelly, et à Dublin, M. Webster.

Q. Et les agents du gouvernement seulement sont autorisés à faire cet examen et à délivrer les certificats dont vous avez parlé ?

R. Eux seulement.

Q. Maintenant, à Liverpool, M. Jury, lorsqu'un grand nombre d'émigrants arrivent pour prendre le steamer à destination du Canada, prétendez-vous dire que vous procédez à les examiner tous ?

R. Non, monsieur. La prime n'est pas reclamée sur eux tous, mais sur un nombre relativement restreint. Et ce n'est que ceux sur qui la prime est reclamée que je peux examiner.

Q. Je suppose que vous ne pourriez examiner plus de 25 à 50 émigrants afin de leur donner leur certificat ?

R. J'en ai souvent examiné 200.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. Dans un voyage ?

R. Sur un seul bateau, oui.

Par M. Monk :

Q Je suppose que c'est là le nombre le plus considérable que vous puissiez examiner ?

R. C'est à peu près autant qu'il soit possible de faire, parce que dès qu'ils sont montés à bord ils sont difficiles à trouver ; ils se répandent par tout le steamer et il faut se faire aider pour les trouver.

Q. Combien de fois avez-vous pu faire l'examen d'un nombre aussi considérable d'émigrants ?

R. Peu souvent, parceque le nombre de ceux qui réclament la prime n'est pas grand.

Q. Mais, M. Jury, la prime n'est-elle pas réclamée plus tard ? La prime, si je comprends bien, n'est pas payable à l'émigrant, mais à l'agent ?

R. Non ; mais, voyez-vous, la prime n'étant accordée que sur les classes que j'ai spécifiées, il peut se trouver sur le navire que 15 ou 20 personnes de cette classe, et quant à la plupart de celles-là même, je ne sais rien de leur venue. Je ne les examine pas tous, et seulement lorsque les agents de steamers m'écrivent : "Une certaine personne s'embarquera sur tel bateau. Voulez-vous l'examiner ? "Un grand nombre viennent à mon bureau avant de s'embarquer ; mais quelquefois ils viennent de loin et n'ont que le temps de se rendre du chemin de fer au steamer ; dans ce cas, ils me demandent de vouloir bien me rendre sur le navire pour les examiner.

Q. En d'autres termes, il ne vous est possible d'examiner les émigrants et de leur délivrer leur certificats que lorsque vous êtes requis de le faire par l'agent du steamer ?

R. Ou par l'émigrant lui-même, s'il vient d'un endroit peu éloigné.

Q. Les émigrants vont-ils souvent à votre bureau à cette fin ?

R. Oui, très souvent. Ce sont ceux qui sont inscrits pour le Canada par les agents locaux, non pas par les compagnies. Les compagnies ne reçoivent pas la prime, mais seulement leurs agents locaux. Lorsque les émigrants sont inscrits à Liverpool par les agents locaux, ceux-ci les amènent à mon bureau, parce que presque tous leurs bureaux sont situés près du mien et qu'ils peuvent y venir en une minute ou deux. Ils les amènent chez moi pour que je les examine lorsque ce sont eux qui les inscrivent.

Q. La prime est payable à quiconque est déclaré avoir amené des émigrants possédant les qualifications requises ?

R. Oui, si ce sont des agents reconnus par le ministère.

Q. Sont-ils agents du gouvernement ?

R. Non.

Q. Ils ne sont pas agents du gouvernement ?

R. Nous n'avons rien à faire avec l'inscription des passagers ; je voudrais qu'il en fut autrement.

Q. Dans aucune circonstance la prime n'est payée à un fonctionnaire du gouvernement ?

R. Oh, non.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. M. Jury, quel est le nombre moyen d'émigrants, par voyage, sur laquelle la prime et payée ?

R. A son dernier voyage, le *Tunisian,* avait à son bord, je suppose, de 1,500 à 1,600 émigrants en tout ; mais je crois que sur ce nombre il n'y en a que 60 sur lesquels la prime pourrait être payée.

Par M. Monk

Q. Seulement 60 ?

R. C'est tout.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. Est-ce la moyenne pour une traversée ?

R. Je pense que oui, d'après les nouveaux règlements.

Par M. Martin (Wellington) :

Q. Les nouveaux règlements sont plus sévères que les anciens ?

R. Oui.

Par M. Monk :

Q. Avez-vous ces nouveaux règlements ici ?

R. Non, mais je les ai énoncés aussi fidèlement que possible, de mémoire, au sujet des classes.

Q. Pourriez-vous nous procurer—vous pouvez le faire vous-même, je suppose, les nouveaux règlements et les présenter au comité à votre prochaine comparution devant lui ?

R. Oui.

Par M. Carvell :

Q. Vous apporterez en même temps les anciens règlements ?

R. J'essaierai, oui.

Par M. Monk

Q. Lorsque la prime est payée par le gouvernement à celui qui y a droit, qu'advient-il des reçus dont vous avez parlé ?

R. La prime est payée aussitôt que le ministère est satisfait que ces émigrants sont des agriculteurs et qu'ils viennent sous les conditions établies.

Q. Quelle est la procédure ? Le certificat délivré par l'agent du gouvernement est-il envoyé ici ?

R. Oui, comme je l'ai dit déjà.

Q. Ou est-il envoyé à Londres? Je parle maintenant des Iles britanniques seulement.

R. Je viens d'expliquer, M. Monk, que nous donnons les certificats au comptable du navire à bord duquel viennent les émigrants. Il les apporte avec lui et les délivre à l'agent du gouvernement ici, en Canada.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Lorsque l'émigrant quitte le navire, qu'advient-il du certificat?

R. Je suppose que l'agent le transmet alors à M. Scott, surintendant de l'émigration; M. Scott décide en dernier ressort si la prime doit être payée ou non. S'il est satisfait, la prime est payée.

Q. Et dans le cas où il a été impossible d'examiner l'émigrant et de lui délivrer un certificat de l'autre côté de l'océan, ai-je compris que vous dites que l'examen a lieu de ce côté-ci?

R. Oui, monsieur.

Q. Au port de débarquement?

R. Oui, monsieur.

Q. Alors, je suppose que tout émigrant qui arrive est examiné?

R. Oui, monsieur.

Q. Et lorsqu'il y a un certificat à délivrer, l'agent du gouvernement au port de débarquement le prépare et le transmet à Ottawa?

R. Je le présume. Ils ont une certaine manière de préparer le tableau de ceux qui ont droit à la prime. Je ne sais si la formule du certificat est la même que celle que nous employons en Angleterre.

Q. Avez-vous cette formule imprimée de certificat employée en Angleterre?

R. Je ne l'ai pas.

Q. Croyez-vous que vous pouvez vous en procurer une?

R. Oui, j'en aurai une.

Q. A qui sont envoyés les comptes pour primes par les différentes personnes qui y ont droit de l'autre côté, dans les Iles britanniques?

R. Ils sont envoyés à M. W. D. Scott, le surintendant de l'émigration.

Q. Alors, ceux qui ont droit à des primes dans les Iles britanniques ne les réclament pas au bureau de Londres, mais ils envoient leur réclamations ici?

R. Le certificat est envoyé ici.

Q. Oui; mais, par exemple, supposons que je sois un agent d'inscription et que j'aie droit à une prime, à qui dois-je m'adresser pour être payé ?

R. Généralement, la compagnie de steamers vous paiera la prime, si vous la représentez; ou dans certains cas maintenant, je crois qu'il y a eu un changement récemment. M. Scott paye la prime directement aux agents de steamers; je crois que c'est maintenant la règle; elle a été changée tout récemment.

Q. Cela est en vertu des nouveaux règlements?

R. Oui, monsieur.

Q. Antérieurement à cette innovation récente, la prime était payée par la compagnie de steamer?

R. Oui; le chèque était envoyé à M. Preston, et celui-ci envoyait un chèque en bloc à chaque compagnie pour payer les primes aux agents locaux qui y avaient droit.

Q. Et jusqu'à cette époque, les agents locaux ayant droit à la prime la réclamaient, vous dites, de M. Scott?

R. Non, de la compagnie.

Q. De la compagnie?

R. La compagnie le payait, naturellement. M. Scott, ou quiconque était surintendant de l'émigration, accordait ou refusait la prime, suivant le cas. Mais une fois la prime accordée et le chèque envoyé en Angleterre, l'agent était payé par la compagnie qu'il représentait ou pour laquelle il avait inscrit des passages.

Q. Dans le cours de votre expérience, M. Jury, avez-vous remarqué que, règle générale, les émigrants de l'autre côté qui viennent en Canada déclarent qu'ils se proposent de se livrer à l'agriculture, que ce soit en réalité ou non leur intention?

R. Un grand nombre font cette déclaration et la violent ensuite. De-là le nouveau règlement.

Q. Le nouveau règlement porte qu'ils doivent être examinés?

R. Ils doivent être examinés, et la prime est restreinte aux quelques classes que j'ai déjà mentionnées. Toute personne qui déclare son intention d'aller travailler à la terre peut l'obtenir; mais si les fonctionnaires du gouvernement de l'autre côté essaient de retrouver l'émigrant et s'ils constatent qu'il ne travaille pas à la terre, la prime n'est pas payée.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Depuis quand ce changement a-t-il été opéré?

R. Depuis quelques mois, je crois.

Par M. Monk:

Q. Maintenant, quant à la nature de cet examen; veuillez nous dire, M. Jury, comment il est conduit. Si je vais vous trouver, supposant que je sois un émigrant des Iles britanniques et que je me présente devant vous en disant que je vais au Canada avec l'intention de m'y livrer à l'agriculture, cette déclaration suffira-t-il pour vous satisfaire que j'appartiens à la classe ayant droit à la prime?

R. Non, monsieur.

Q. Comment procédez-vous? Quel est la nature de cet examen; prenez-vous des renseignements, ou ne faites-vous qu'un examen superficiel ?

R. Je prends tous les renseignements possibles. En premier lieu, je vous demanderai si vous êtes jamais allé au Canada auparavant, car dans ce cas vous n'avez pas droit à la prime. Si l'émigrant répond "Non", je lui demande : "Quel emploi avez-vous l'intention d'occuper en Canada?" S'il me répond qu'il entend de se livrer à la culture, je lui demande : "Quelle était votre occupation dans ce pays ?" S'il me dit qu'il était journalier sur une ferme, matelot, mineur ou conducteur de chevaux, et s'il peut me donner une preuve satisfaisant de ce fait, je signe le certificat.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. L'examen est-il fait sous serment?

R. Non ,monsieur.

Q. L'émigrant doit-il faire sa déclaration sous serment?

R. Il est examiné sous mes yeux.

Par M. Monk :

Q. Et sous serment?

R. Non pas sous serment; mais généralement on peut dire par l'apparence d'un homme, en lui regardant les mains, s'il est habitué à un travail rude. Si un émigrant me dit qu'il a été matelot, et s'il a les mains d'un commis-marchand, je ne signe pas le certificat.

Q. Alors, ce n'est que l'homme aux mains calleuses qui devient l'agriculteur et qui a l'apparence d'un cultivateur ?

R. Mes instructions sont de ne passer que les classes que j'ai énumérées. Il n'y a pas de doute qu'il y a un bon nombre d'émigrants, sur lesquels la prime n'est pas payée, qui se livreront à l'agriculture et deviendront de bons cultivateurs, mais d'après les règlements actuels il n'est pas payé de prime à leur sujet.

Q. Avez-vous délivré un grand nombre de ces certificats, M. Jury?

R. Non, parce que le règlement n'a été reçu que récemment.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Il est indifférent à l'émigrant que la prime soit payée ou non?

R. Absolument. La différence n'existe que pour les agents de steamers. L'agent de steamer reçoit actuellement une livre, tandis qu'il recevait autrefois sept schellings. Si l'émigrant tombe sous l'une des classes spéciales que j'ai mentionnées, l'agent de steamer reçoit une livre au lieu de sept schellings.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Pourquoi ce changement a-t-il été fait?

R. Parce que les classes sur lesquelles la prime était payée ont été considérablement réduites. Comme je l'ai dit, cela ne fait rien maintenant que l'émigrant soit un commis et qu'il se destine à l'agriculture ; la prime n'est pas payée à son égard parce qu'il n'y a pas droit. Autrefois, tout émigrant qui se destinait à l'agriculture avait droit à la prime.

Par M. Crawford :

Q. Si la prime n'est payée qu'après l'arrivée de l'émigrant en Canada, par qui est faite la réclamation?

R. Par les fonctionnaires ici.

ANNEXE No 2

Par M. Monk :

Q. A quelle date, approximativement, ce changement dans le paiement des primes a-t-il été fait?

R. De bonne heure au printemps.

Q. D'après une circulaire, n'est-ce pas?

R. Non, monsieur.

Q. En avez-vous été informé, et par quelle autorité?

R. J'en ai été informé par M. Scott.

Q. M. Jury, le gouvernement a-t-il un moyen quelconque de s'assurer si, en réalité, l'émigrant à l'égard duquel la prime a été payée s'est livré à l'agriculture après son arrivée dans le pays?

R. Oui, monsieur, le gouvernement s'en assure et refuse alors de payer. Durant mon séjour en Angleterre, le gouvernement a refusé de payer des milliers de réclamations parce qu'il a découvert par l'entremise de nos agents dans les différentes parties du Canada que les émigrants concernés travaillaient dans les villes, et conséquemment il n'a pas payé les primes. Si vous parcourez la Grande-Bretagne, vous trouverez des agents de steamers qui prétendent que le gouvernement du Canada leur doit des milliers de livres, qu'ils n'ont pas été payés des primes auxquelles ils ont droit à propos des émigrants.

Q. A-t-il été fait un relevé de ces émigrants à l'égard desquels la prime a été réclamée et refusée?

R. Pas que je sache; mais si un agent de steamers considère qu'il a droit à une prime qu'il n'a pas reçue, son cas est décidé ici par M. Scott. Ce dernier fait rechercher l'émigrant, et s'il est constaté qu'il travail à la terre l'agent est payé ; dans le cas contraire, il ne l'est pas; toujours, bien entendu, si l'émigrant tombe sous l'une des classes que j'ai mentionnée. Antérieurement à ce règlement, peu importait à quelle classe il appartenait. S'il était établi qu'il travaillait à la terre, la prime était payée.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Le certificat mentionné par vous est la pièce justificative de l'agent expéditeur. Il reçoit son argent sur la foi de ce certificat?

R. Suivant toute probabilité il sera payé; mais même lorsque j'ai signé le certificat——

Q. Voici où je veux en venir: Les agents expéditeurs eux-mêmes doivent établir leur droit à la prime?

R. Assurément.

Q. Et leur seul moyen d'établir leur réclamation est le certificat de l'émigrant?

R. Non seulement le certificat, mais le ministère doit être satisfait que l'émigrant travaille à la terre.

Q. Le comptable du steamer a le certificat de cet émigrant en particulier?

R. Oui.

Q. Et ce certificat est donné à l'agent au port de débarquement en Canada?

R. Oui.

Q. Est-il remis au surintendant de l'immigration?

R. Oui.

Q. Ce dernier le revise ou l'examine et il peut le rejeter s'il le désire ?

R. Oui. Si M. Scott constate que l'émigrant travaille dans une ville et non à la terre, il ne paie pas la prime.

Q. De sorte qu'il peut y avoir nombre d'émigrants de la classe agricole à l'égard desquels la prime n'est pas payée ?

R. S'ils travaillent dans les villes, oui.

Q. Ou s'ils sont venus indépendamment des agents de steamers ?

R. Oh, non. Nuls d'entre eux ne viennent indépendamment des agents de steamers, seulement ceux qui viennent par l'entremise des compagnies de vapeurs et, comme je

l'ai dit, ces compagnies ne peuvent obtenir de prime. Si un émigrant se présente au bureau principal de la Compagnie Allan, de la Compagnie du Canadien Pacifique ou de la Compagnie Dominion pour prendre son passage, il n'est dans aucun cas payé de prime à son égard. Cette prime n'est payée aux agents que dans le but de les encourager à travailler pour le Canada. Les compagnies de steamers doivent travailler pour remplir leurs navires et elles n'ont pas besoin d'encouragement. Dans le cas des agents locaux établis en Grande-Bretagne et en Irlande, le gouvernement leur donne cette prime afin de les encourager à travailler pour le Canada, et à trouver des émigrants. C'est pourquoi la prime est toujours payée à l'agent de steamers. Il dépense de l'argent en annonces et autres frais et il reçoit la prime pour les émigrants de la classe spécifiée qu'il a inscrits.

Q. Supposons qu'un cultivateur d'Angleterre se présente au bureau d'une compagnie de steamers et achète un billet dans le but d'aller s'établir sur une terre dans le Nord-Ouest ?

R. S'il se présente au bureau principal, aucune prime ne sera payée à son égard.

Par M. Fisher :

Q. Même s'il obtient son billet d'un agent et si vous lui donnez un certificat, cela ne règle pas la question ?

R. Pas d'une manière définitive ?

Q. La chose doit être revisée par les fonctionnaires du ministère en Canada après l'arrivée de l'émigrant dans ce pays ?

R. Si je signe un certificat, il est tout probable que M. Scott l'acceptera; mais les réclamations pour primes ne sont pas payées immédiatement, mais quelquefois après des semaines et même des mois. Mais s'il vient à la connaissance du ministère, même lorsque j'ai signé le certificat, que l'émigrant travaille dans une ville et non pas à la terre, la prime n'est pas payée.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Pouvez-vous nous donner un exemple que la chose soit arrivée ainsi ?

R. Oui.

Q. Vous rappelez-vous maintenant quelque circonstance ?

R. Je me rappelle le cas d'un émigrant envoyé par un agent du nom de Brême, de Birmingham. Lorsque l'émigrant arriva ici, il donna une réponse différente de celle qu'il avait donnée à Birmingham et, en conséquence, la prime ne fut pas payée.

Q. Il donna une réponse différente ?

R. Je ne me rappelle moi-même aucun cas particulier du genre dont vous parlez, mais je suis certain que M. Scott pourrait vous en citer un grand nombre. S'il n'en a pas encore, il en aura bientôt.

Q. Il ne nous a pas dit cela. Voulez-vous maintenant nous dire à qui l'argent de ces primes est payé par le gouvernement du Canada ?

R. Comment, en dernier lieu ?

Q. Non, en premier lieu.

R. En premier lieu, l'argent est payé par le ministère ici à M. Preston, puis par M. Preston à l'agent de steamers.

Q. Puis de M. Preston aux agents, je suppose ?

R. Oui, aux agents locaux de steamers.

Q. Quelle garantie avons-nous, ou a le Canada, que cet argent est payé par M. Preston ?

R. Vous recevez le reçu des agents locaux de steamers pour l'argent.

Q. Vous voulez dire les agents d'émigration, je suppose ?

R. Ils sont plus que des agents d'émigration, la plupart d'entre eux. Ils sont agents d'émigration, mais ils vendent aussi des billets de chemins de fer, font de l'échange et un commerce général.

Q. Comment ?

R. Ils font un commerce général, font l'échange de l'argent, vendent des billets de chemins de fer et délivrent de ces billets à destination de toutes les parties du monde.

Q. Alors, M. Preston paye cet argent sur leur certificat ?

R. Il paye l'argent d'après les instructions du ministère ici, se fait donner un reçu par l'agent et transmet ce reçu à ce pays.

Q. M. Jury, serait-il possible que l'un de ces agents envoie un cultivateur dans ce pays et qu'il ne soit pas payé de sa prime ?

R. Oui, c'est possible.

Q. Cela est-il arrivé un grand nombre de fois ?

R. Très rarement; les agents de steamers y voient.

Q. Mais supposons que l'agent dise: "Je ne puis obtenir d'argent" ?

R. Mais il peut obtenir son dû.

Q. Comment ?

R. Il peut obtenir ce qui lui est dû du ministère, s'il prouve que l'émigrant est un agriculteur et qu'il travaille à la terre.

Q. Vous dites que M. Preston paye cet argent ?

R. Oui.

Q. Serait-il possible à un agent de steamer d'aller trouver M. Preston et de lui dire: "J'ai envoyé un certain nombre d'émigrants l'année dernière et je n'ai encore rien reçu à cet égard".

R. Oui.

Q. M. Preston pourrait lui répondre "je n'ai pas la preuve que ces émigrants travaillent à la terre". Ne pourrait-il pas ainsi garder la prime due à cet agent bien qu'il en eût été payé par le gouvernement du Canada ?

R. Il pourrait garder cette prime pendant un certain temps s'il le jugeait à propos, mais l'agent finirait toujours par l'avoir.

Q. Comment cela ?

R. En écrivant au bureau principal de leur compagnie ou en m'écrivant et je les recommanderai à M. Scott.

Q. Comment M. Scott peut-il dire si les émigrants travaillent à la terre ?

R. Il pourrait s'en assurer.

Q. Comment ?

R. Le ministère a des agents par tout le pays.

Q. Dites-nous où cela s'est fait ?

R. Cela a été fait dans nombre de cas, dans des centaines de cas à ma connaissance personnelle.

Q. Savez-vous, comme question de fait, qu'il y a en Angleterre des vingtaines d'agents qui prétendent qu'ils ont envoyé des centaines d'émigrants en Canada et que les autorités canadiennes retiennent leurs primes parce qu'ils ne peuvent établir, bien qu'ils aient toute raison de croire, que ces émigrants sont établis sur des terres en Canada ? Ces émigrants sont allés s'établir sur leurs quarts de section et cependant les agents d'émigration n'ont pas encore été payés.

R. C'est ce qu'ils disent; mais le ministère à Ottawa est toujours prêt à les payer lorsque la preuve est satisfaisante.

Q. Mais le ministère doit payer entre les mains de M. Preston ?

Q. Si le ministère a payé l'argent à M. Preston et si M. Preston ne paye pas l'agent local du navire, M. Preston ne pourra envoyer ici de reçu ; et alors M. Scott voudra savoir ou est cette quittance car il doit en recevoir une pour l'argent adressé à M. Preston.

Par M. Ross (Yale-Cariboo) :

Q. Qui délivre le certificat sur lequel l'argent est payé ?

R. Les certificats sont délivrés par le ministère, ici, et ils nous sont expédiés.

Q. A qui ?

R. A qui ?

Q. Voici ce que je veux savoir ; quelle pièce écrite l'agent du steamer ou celui qui fait l'inscription doit-il avoir pour percevoir sa prime ?

R. Le ministère envoie ces certificats à la compagnie de steamers, qui les distribuè à ces agents.

R. Oui, il doit le signer.

Q. Dans le cas de l'émigrant qu'il envoie en Canada ?

R. Il doit signer ce certificat. L'agent qui fait l'inscription a une partie à signer.

Q. Exactement ?

R. Et l'émigrant doit le signer.

Q. Et ce certificat passe finalement dans les mains de M. Scott ?

Q. Et M. Scott renvoie l'argent et le certificat à M. Preston ?

R. Oui, c'est cela. Je ne sais s'il renvoie le certificat, mais il envoie l'argent.

Q. Dans tous les cas, M. Preston doit montrer un reçu comme double de ce certificat ?

R. Oui, certainement.

Q. Il doit nécessairement le faire ?

R. Il doit le faire, naturellement.

Q. De sorte que si l'agent expéditeur a le reçu représentant un émigrant qu'il a envoyé en Canada et s'il a droit à la prime, il doit nécessairement être payé de cette prime sur présentation de ce certificat ?

R. Oui.

Par M. Carvell

Q. J'ai compris par la question posée par le colonel Hughes qu'il y a eu des cas où l'argent a été envoyé à M. Preston, et que ce dernier n'a pas rendu compte aux agents. Connaissez-vous ces faits ?

R. C'était un cas supposé.

Q. Je vois. Connaissez-vous des cas, spécialement, où de l'argent expédié à M Preston n'a par été payé par lui à l'agent.

R. Non.

Q. Et vous ne pensez pas qu'il soit possible que cela arrive.

R. Je ne le pense pas.

Par M. Shell (Glengarry):

Q. Quand il y a des paiements à effectuer, sont-ils faits en argent ou par chèque? Pouvez-vous nous dire si le ministère envoie à M Preston de l'argent ou un chèque ?

R. Il reçoit un chèque, naturellement.

Q. Il y a une grande différence entre les deux modes de paiement.

R. Sans doute.

Q. A mon avis. Et vous jurez que les paiements ne sont pas fait en deniers, mais par chèque ?

R. Par chèque.

Q. Invariablement par chèque ?

R. Les paiements sont toujours faits par chèque.

Q. M. Preston reçoit-il un chèque pour la somme totale, ou les chèques sont-ils faits à l'ordre des agents individuellement ?

R. Le chèque est fait pour la somme totale, mais je suppose qu'il est accompagné d'une liste indiquant à qui les primes doivent être payées.

Par un honorable député :

Q. M. Preston endosse alors le chèque et le transmet à la compagnie de steamers, qui paie les comptes?

R. M. Preston paie les agents de steamers, et il doit renvoyer les reçus que lui donnent les agents individuellement et qui représentent la somme totale du chèque.

Par M. Schell (Glengarry):

Q. Ce chèque est-il payable à l'ordre de Preston ou à la compagnie de steamers par son entremise?

R. Je crois que le chèque est payable à M. Preston.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. N'est-il pas vrai que M. Scott envoie à M. Preston une lettre de crédit pour couvrir ces comptes?

R. Je suppose qu'il en est ainsi.

Q. Cette lettre de crédit est déposée à la banque et les chèques en faveur des personnes qui ont droit à la prime sont signés par M. Preston et lord Strathcona—contresigné par lord Strathcona?

R. Probablement, mais je ne pourrais l'affirmer. Presque tous les chèques sont signés de la sorte. Je ne puis en parler que d'après une connaissance générale.

Par M. Carvell:

Q. Vous n'avez pas de connaissance personnelle de ces transactions?

R. Pas du tout.

Q. De fait, vous ne parlez que d'après des suppositions?

R. Seulement.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Vous avez dit que Preston doit envoyer à Scott les reçus de ces agents?

R. Oui.

Q. Avant que l'argent ne soit payé?

R. Je comprends que telle est la règle du ministère. Je ne le sais pas absolument.

Par M. Carvell:

Q. Pas avant le paiement de l'argent?

R. Non.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. M. Scott dit avoir le reçu avant d'envoyer l'argent?

R. J'ai dit que M. Preston envoie ces chèques à l'agent en paiement de ces primes. L'agent lui envoie un reçu et M. Preston doit transmettre ce reçu à M. Scott.

Q. Avant que l'argent ne soit payé?

R. Non. Comment quelqu'un pourrait-il envoyer un reçu avant de recevoir l'argent? On ne fait pas les affaires de cette manière dans les vieux pays.

Par M. Barr:

Q. Comme question de fait, le savez-vous?

R. Je ne le sais pas absolument. D'une manière, je suis familier avec les règlements du ministère, je sais comment s'y font les affaires. Je ne connais rien absolument.

Par M. Monk:

Q. Je désire bien vous comprendre, et je crois que le comité désire comprendre comment ces primes sont payées. Je ne le crois pas moi-même; mais, d'après ce que vous avez déclaré et d'après ce que dit M. Preston, il y a un grand nombre d'agents dans les Iles britanniques qui prétendent avoir droit à des primes dont ils n'ont pas encore été payés?

Q. Lorsque l'agent vend un billet à un émigrant, à un commis marchand, par exemple, venant au Canada avec l'intention de s'y livrer à l'agriculture, cet émigrant est examiné par vous et, après un examen soigneux, vous lui donnez un certificat?

R. Non, monsieur, je ne donne pas de certificat à un commis-marchand.

Q. Mais à l'émigrant de la classe de ceux auxquels vous pouvez donner un certificat?

R. Oui.

Q. Et cet émigrant vient ici muni de ce certificat. L'agent n'a-t-il droit à la prime que si l'émigrant s'établit sur une terre? Est-ce là le règlement?

R. S'il est établi...

Q. L'émigrant doit effectivement remplir ses intentions; s'il vient ici et qu'il ne le fait pas, et si le gouvernement fait rapport qu'il demeure dans une ville, disons Calgary ou Winnipeg, l'agent sera-t-il privé de sa prime?

R. Oui; si l'émigrant travaille à quelque industrie dans une ville, l'agent sera privé de sa prime. Il ne peut recevoir de prime qu'à l'égard de ceux qui travaillent à la terre.

Q. Combien de temps doit durer cet état de doute; si un émigrant, dans les conditions que je viens d'indiquer, vient au Canada, y a-t-il un temps déterminé dans lequel il doit effectivement s'établir sur une terre pour que la prime soit payée?

R. Dès que M. Scott est satisfait, l'agent est payé. Je ne sais combien de temps il faut pour satisfaire M. Scott.

Q. Prétendez-vous dire que M. Scott, en autant que vous le savez, fait une enquête au sujet de chaque émigrant à propos de son certificat? Avons-nous un personnel suffisant pour établir si l'intention de l'émigrant a été suivie et s'il s'est établi sur une terre?

R. Je ne saurais dire s'il en est ainsi pour chaque émigrant, mais je sais que la chose est faite dans bien des cas. Il est à ma connaissanace que des agents de steamers en Angleterre réclament des primes dont ils n'ont pas été payés.

Q. Si un émigrant vient au Canada dans les conditions que je viens d'indiquer; s'établit sur une terre et s'en va aux tEats-Unis après que la prime a été payée, où en sommes-nous?

R. Vous avez perdu un émgirant, vous êtes volé.

Q. Je suppose que vous ne savez pas—savez-vous si cela arrive bien souvent ?

R. Pas très souvent. Cela doit arriver nécessairement quelquefois. Nulle loi n'est parfaite, ou la loi peut être parfaite mais éludée. Peut être la loi n'est-elle pas éludée. Un homme peut travailler près de la frontière, ne pas être satisfait de son emploi et aller aux Etats-Unis. C'est là un cas exceptionnel auquel ne peut s'appliquer aucune loi.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Il pourrait aussi quitter pour le bien du pays ?

R. Oui.

Par M. Monk :

Q. D'après votre expérience, je désire que vous disiez au comité si vous pensez que, en supposant que nous conservions nos agents dans les Iles britanniques, en continuant d'annoncer les avantages du Canada comme pays pour les émigrants et que nous abandonnions le système de primes, il y aurait une grande diminution dans l'immigration ?

R. Oui, je crois qu'il y aurait une diminution considérable.

M. Ross (Yale-Caribou).—Croyez-vous qu'il appartient au témoin de discuter des questions de politique ?

M. Monk.—Comment pouvons-nous apprécier la valeur du système actuel d'émigration ? Lorsque nous appelons devant le comité un témoin expert, nous devons avoir le droit de lui demander son avis sur l'effet d'un changement.

Le Témoin.—A mon avis, si l'on dépensait en annonces le montant actuellement dépensé en primes, nous n'obtiendrions pas un aussi bon résultat, pour cette raison :

Si vous dépensez ce montant en annonces, celles-ci seront faites sans qu'il y ait d'autorité pour leur donner vigueur. Si vous donnez une prime à l'agent, vous avez l'énergie pour fortifier cette dépense, l'agent gagnera son argent, fera des milles et des milles pour la gagner. Je connais un homme qui possède un bicycle ; s'il apprenait qu'un homme se propose d'émigrer, disons, en Australie, il se hâterait d'aller le trouver et d'essayer de le persuader de venir au Canada.

Par M. Monk :

Q. Je comprends cela ; mais que dites-vous du mécontentement qui existe parmi les agents qui font ces opérations en Angleterre et qui est constaté par la correspondance déjà déposée devant le comité, le mécontentement général relativement à ce genre de travail, ne serait-il pas nécessaire de faire de nouveau règlements à ce sujet ?

R. Je dis que, lorsque vous avez affaire à deux mille agents de steamers, ces sujets de mécontentements sont inévitables.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Et ces hommes peuvent prendre soin d'eux-mêmes ?

R. Ils peuvent très bien prendre soin d'eux-mêmes et réellement davantage, règle générale.

Par M. Carvell :

Q. Je désirerais vous poser une question, vous avez mentionné sommairement au comité les diverses précautions prises par le ministère en Canada pour établir que ces émigrants remplissent les conditions nécessaires, c'est-à-dire qu'ils s'établissent sur des terres ?

R. Oui.

Q. Voulez-vous parler de la pratique suivie actuellement depuis l'adoption du récent règlement ou de celle suivie durant les huit ou dix années dernières ?

R. Je veux parler de la pratique suivie depuis que je suis là.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Je désire revenir à la question du paiement des primes.

R. Oui.

Q. Si je comprends bien, le ministère envoie l'argent à Preston ?

R. Oui, je le crois.

Q. Et ce dernier paye sur présentation du certificat ?

M. Carvell.—Le témoin a juré qu'il n'en connait rien. Il a répondu que c'était une simple supposition de sa part.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. D'après la pratique suivie, vous dites que l'argent est envoye à Preston ?

R. Je crois que M. Scott envoie le chèque à M. Preston.

Q. Sur quoi s'appuie-t-il pour le faire ?

R. Sur sa propre satisfaction.

Q. Que faut-il pour satisfaire M. Scott ?

R. Qu'il soit constaté que les émigrants sont allés ou iront très probablement s'établir sur une terre. Je ne saurais dire exactement quelle satisfaction il exige. Le meilleur moyen de le savoir serait de l'assigner à comparaître devant le comité et de le lui demander.

Q. Je veux savoir ce qui se fait en Angleterre, pas en Canada ?

R. Vous parlez de ce qui se fait en Canada, vous demandez ce que fait M. Scott.

Q. Cet argent est envoyé à M. Preston, et celui-ci le paye à l'agent ?

R. Oui.

Q. Comment l'agent obtient-il son argent ? Doit-il prouver que l'émigrant est établi sur une terre ?

R. Non, si M. Scott est satisfait que l'émigrant est établi ou sur le point de s'établir sur une terre—les émigrants sont examinés et nos agents savent à quoi s'en tenir—vous le sauriez vous-même, j'en suis convaincu.

Q. Les fonds sont envoyés à M. Preston ?

R. Oui.

Q. Et M. Preston paye alors ces agents ?

R. Oui.

Q. Sur la preuve fournie par l'agent que l'émigrant est établi sur une terre ?

R. Non, sur les instructions de M. Scott—au meilleur de ma connaissance.

Par M. Derbyshire :

Q. Je comprends la chose comme ceci: M. Scott obtient le bordereau de paye pour un certain navire; supposons qu'il y ait vingt ou trente émigrants sur cette liste, la somme à payer s'élèverait à $400 ou $600. Ce bordereau et le chèque pour le montant vont à Preston. Celui-ci endosse le chèque et le transmet à la compagnie de vapeurs; il ne touche ni ne paye aucun argent. Il ne fait qu'endosser ce chèque et il transmet l'argent et le bordereau de paye à l'agent ?

R. C'est ainsi que je le comprends. Mais comme MM. Scott et Preston sont ici, pourquoi ne les examinez-vous pas et m'interrogez-vous sur une chose au sujet de laquelle je ne connais absolument rien.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Je vous demande quelque chose que vous savez. Avez-vous constaté que la participation du Canada dans la guerre Sud-africaine ait eu pour effet d'attirer les émigrants au Canada ?

R. Oui.

Q. Avantageusement ou autrement ?

R. Avantageusement.

Par M. Derbyshire :

Q. Saviez-vous que le colonel Hughes était là ?

R. Oui.

Par M. Carvell :

Q. Avez-vous jamais vu l'une des listes ou l'un des chèques que vous supposez avoir été transmis à Preston ?

R. Non.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Je crois que vous avez dit qu'il y a eu changement, que le ministère avait l'habitude de transmettre le chèque aux compagnies de steamers, et que celles-ci distribuaient l'argent ?

R. Non, je n'ai pas dit cela.

Q. J'ai compris que, d'après les nouveaux règlements, Preston paye l'argent aux agents individuellement ?

R. Oui, c'est ainsi.

Q. En a-t-il toujours été ainsi ?

R. Non; d'après les anciens règlements, le chèque était envoyé en bloc à Preston et celui-ci faisait trois chèques qu'il envoyait, l'un à la ligne Pacifique Canadien, l'autre à la ligne Dominion et le troisième à la ligne Allan, et ces compagnies payaient leurs divers agents locaux.

Q. Et maintenant, comment cela se fait-il ?

R. Le chèque est transmis à Preston, qui paye lui-même les agents locaux.

Q. Individuellement ?

R. Oui, il les paye individuellement, et non pas par l'entremise des compagnies de steamers.

Par M. Crawford :

Q. D'après votre connaissance, vous ne comprenez pas ?
R. Je n'ai jamais dit cela.

Par M. Monk :

Q. Maintenant, M. Jury, je désirerais que vous nous expliquassiez le système de bonis et celui du travail d'émigration que nous avons sur le continent, et aussi celui employé dans les Iles britanniques antérieurement à 1899. Je présume que nous opérions là à peu près de la même manière que nous le faisons maintenant dans les Iles britanniques, en payant les primes aux agents ?
R. Oui.
Q. C'était le système adopté ?
R. Oui, monsieur.
Q. Et par quelle entremise ces primes étaient-elles payées ?
R. Par l'entremise du bureau de Liverpool.
Q. C'est-à-dire, votre bureau.
R. Oui. Un chèque était envoyé à notre bureau par le haut-commissaire, avec indication des personnes qui avaient droit à la prime et du montant auquel elles avaient droit et nous leur transmettions les chèques.
Q. Vous transmettiez ces chèques aux compagnies de steamers qui payaient ensuite leurs propres agents ?
R. Oui. L'opération était faite par mon collègue, M. G. H. Mitchell, maintenant agent à Birmingham.
Q. En d'autres termes, c'était le système qui existe aujourd'hui dans les Iles britanniques ?
R. Oui.

Par M. Fisher :

Q. Nous parlions du mode de paiement, non pas des conditions ?
R. Tout, excepté le montant, celui-ci était différent pour les émigrants britanniques.
Q. La décision quant au montant à payer était laissée au ministère ici ?
R. Oui.
Q. Relativement aux agents britanniques ?
R. Oui.
Q. La décision n'était rendue ni par vous ni par personne en Angleterre.
R. Non, nous n'avions rien à y faire.

Par M. Monk :

Q. C'était M. Mitchell qui faisait la distribution ?
R. Oui.
Q. Comment avez-vous appris pour la première fois le changement en vertu duquel le contrôle de l'émigration est passé dans les mains de la *North Atlantic Trading Company* ?
R. Je ne saurais dire absolument comment je l'ai appris d'abord. J'ai été informé pour la première fois de la formation du syndicat par M. Preston lui-même lorsqu'il vint à Liverpool. M. Mitchell, étant un expert en émigration continentale, discuta la question avec M. Preston en ma présence au point de vue de l'opportunité de former un syndicat à cette fin.
Q. A cette époque, M. Jury, combien payions-nous en primes au continent ?
R. Je ne puis dire ce que nous payions à cette époque. La prime avait été changée plusieurs fois. Quelquefois elle était d'une livre, quelquefois de dix schellings. Mais je crois que la plupart du temps elle était d'une livre. Elle a été changée deux ou trois fois, je crois.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. A quelle époque ?

R. 1897, 1898, 1899.

Q. Trois ans?

R. Pendant le temps que j'étais là, avant la venue de M. Preston.

Q. Je vous demande quand vous avez eu cette conversation avec M. Preston?

R. En 1899, peu après, quelques mois après l'arrivée de M. Preston en Angleterre, il eut cette conversation avec M. Mitchell, en ma présence. Je n'y ai pas pris une grande part, parce que M. Mitchell était un expert, et je le laissai s'expliquer. Naturellement, j'eus quelques mots à dire sur les principes généraux.

Par M. Monk:

Q. Notre premier contrat avec la "North Atlantic Trading Company" date de l'automne de 1899. Pourriez-vous vous rappeler à quel temps eut lieu cette conversation dont vous parlez ?

R. C'était pendant l'été, je ne puis vous dire la date,—dans le printemps ou l'été.

Q. Que suggérait Preston à l'égard du changement dans le système d'émigration sur le continent?

R. Qu'il fut formé un syndicat pour administrer l'émigration, au lieu d'en laisser l'administration aux divers agents locaux.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Vous a-t-il suggéré cela?

R. Non, il en a discuté l'opportunité avec M. Mitchell, en ma présence.

Par M. Monk:

Q. Quel genre de syndicat a-t-il suggéré?

R. Il a simplement parlé de syndicat, sans en mentionner le genre. Il ne pouvait entendre qu'un syndicat d'agents d'inscription. Nous ne pouvions nous attendre à ce qu'il formât aucun autre syndicat pour administrer les opérations de steamers.

Q. Avez-vous eu, vous même, alors ou plus tard, des relations d'affaires avec la "North Atlantic Trading Company", et de quelle nature?

R. Je n'ai pas eu de relations directes; seulement, j'étais alors associé dans le bureau avec M. Mitchell—M. Mitchell avait charge du travail de bureau et je m'occupais des opérations en dehors—et nous avons eu des consultations mutuelles. Immédiatement après la formation du syndicat, nous avons reçu de la "North Atlantic Trading Company" une lettre, que nous avons jugée très impertinente, nous donnant instruction, en notre qualité d'agents du gouvernement, de lui envoyer toutes nos demandes de renseignements. Vous trouverez copie de cette lettre dans les dossiers du bureau de lord Strathcona.

Q. Devant le comité des comptes publics?

R. Oui.

Q. Vous rappelez-vous environ vers quelle date?

R. Dans le cours de l'année 1899, je crois.

Q. Par qui était signée cette lettre?

R. Je ne puis dire—par le secrétaire, je crois—elle était signée "North Atlantic Trading Company".

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Au moyen d'un estampe en caoutchouc?

R. Je ne saurais l'affirmer. Je sais que nous avons tous deux été blessés de voir que la "North Atlantic Trading Company" voulait nous imposer une manière d'agir et nous lui avons écrit pour le lui dire. Mitchell me consulta, et je lui dis: "Ecrivez que nous ne recevons pas nos instructions de la compagnie, mais de lord Strathcona", ce qu'il a fait.

Par M. Finlay:

Q. Il y a eu une impression générale dans le pays, relativement à vous-même et à M. Preston, qu'il y avait eu pratiques malhonnêtes dans l'administration des fonds qui vont du gouvernement aux agents de steamers?

R. Je ne crois pas que la chose soit possible.

Par M. Barr:

Q. Vous ne le savez pas?

R. Je ne crois pas que la chose soit possible, pas plus que dans tout autre ministère où le gouvernement donne de l'argent et demande un reçu. Je suppose que s'il s'est produit quelque chose de ce genre, vous pourriez être renseigné par le bureau de l'Auditeur général. Je crois que ce serait une chose très difficile de recevoir de l'argent sans en obtenir un reçu.

Par M. Monk:

Q. Avez-vous eu plus tard occasion d'entendre parler de cette compagnie en votre qualité officielle?

R. Semi-officiellement, parce que mes affaires me mettaient en contact continuel avec les compagnies de steamers; et, naturellement, ce contrat devint bientôt un sujet de commentaires parmi ces compagnies, parce leurs agents sur le continent, leurs agents locaux de steamers sur le continent, avaient dépensé de l'argent en annonçant le Canada depuis des années pour la prime, et ils trouvaient qu'on les privait du résultat de leurs annonces faites pendant plusieurs années. Naturellement, ils nous ont écrit ou sont venus au bureau à Liverpool, et ils n'avaient pas une attitude aussi amicale que la mienne lorsque je vous parle de cette affaire.

Q. La "North Atlantic Trading Company" avait-elle quelqu'un à Liverpool pour veiller à ses intérêts?

R. Pas à ma connaissance, seulement à notre bureau—c'est-à-dire M. Salinger, l'interprète à notre bureau de Liverpool. Il avait l'habitude d'aller visiter les maisons de pension et de prendre les noms, aussi d'aller visiter les steamers et prendre les noms des parents et amis de ceux qui partaient pour le Canada ou les Etats-Unis.

Q. Qui est M. Salinger?

R. Il est interprète dans le bureau de Liverpool.

Q. A l'emploi du gouvernement?

R. A l'emploi du gouvernement du Canada.

Q. Quel était son salaire?

R. Sept livres, quatorze schellings et deux sous par mois. Ce n'est pas un salaire très extravagant pour un homme qui peut parler six ou sept langues et est un *B.A.*

Q. Est-il appelé à agir comme interprète pour ces émigrants qui viennent d'Europe?

R. Oui, tous les émigrants étrangers qui ont besoin de renseignements viennent à notre bureau. Il leur rend de grands services, vu qu'il peut les renseigner, sait quels livres leur fournir lorsqu'ils en demandent, et peut leur donner des avis au sujet des règlements concernant les terres, de ce qu'ils peuvent emporter en Canada, etc., etc.

Q. Mais devez-vous examiner ces émigrants qui parlent une langue étrangère?

R. Je ne les examine pas; seulement les émigrants britanniques.

Q. Comment avez-vous appris qu'il était employé par la "North Atlantic Trading Company"?

R. Il me l'a dit.

Q. Il vous l'a dit?

R. Oui, et parce que chaque fois qu'il envoie des listes à Preston, il les accompagne d'une note que je signe pour lui.

Q. Pourquoi?

R. Cette note dit simplement: "Je vous envoie ci-incluse une liste des noms des parents des passagers qui sont partis à bord de certains navires, à certaines dates". Je signe ces notes parce qu'il ne les signe jamais.

Q. Leurs parents dans les pays de l'Europe d'où ils viennent?

R. Oui.

Par M. Crockett :

Q. Ces listes sont envoyées à Preston pour la Trading Company?

R. Oui.

Q. Etait-il payé par Preston?

R. Oui.

Par M. Fisher :

Q. Payé par Preston?

R. Oui.

Par M. Barr :

Q. Salinger reçoit-il paiement de quelque autre personne? Cette livre sterling qu'il reçoit lui vient-elle du gouvernement britannique ou du gouvernement canadien?

R. Quelle livre?

Q. Celle qu'il perçoit à titre d'honoraire.

R. Il est payé à raison de sept livres, quatorze schellings et un denier par mois par le gouvernement canadien pour ses services comme interprète.

Q. Reçoit-il quelque chose en sus?

R. Oui, Preston lui donna une certaine somme.

Q. Où Preston prend-il son argent?

R. Vous aurez à le lui demander. Il dit qu'il l'a reçu de la *Trading Company.*

Q. Voici ce que je veux savoir. Vous dites qu'il reçoit une certaine somme, mensuellement, du gouvernement canadien.

R. Oui.

Q. De quelle autre source reçoit-il l'argent?

R. Comme je viens de le dire, Preston lui fait tenir de temps à autre cinq ou dix livres pour le compte de la *Trading Company;* une fois, alors que Salinger l'importunait dans ses demandes d'argent, (car la compagnie ne paie pas avec régularité) Preston a envoyé à Salinger son chèque personnel.

Q. Etait-ce à titre de gratification?

R. Non. Il était entendu qu'il recevrait une certaine somme pour le travail accompli en recueillant ces noms.

Q. Alors, il reçoit de l'argent de deux sources; il retire double paie. Vous nous avez donné à entendre qu'il recevait une certaine somme.

R. Oui, du gouvernement canadien. Il fait du travail additionnel, mais c'est surtout en dehors du temps officiel.

Q. Fait-il assez de travail pour gagner les sept livres qu'il reçoit du gouvernement canadien?

R. Je suis prêt à dire qu'il les gagne aussi bien que tout autre employé dans le service, en tenant compte du chiffre de son salaire et de son habileté.

Par M. Barr :

Q. Y en a-t-il d'autres qui reçoivent de l'argent de plus d'une source?

R. Pas que je sache.

Q. Mais vous savez que tel est le cas quant à Salinger?

R. Oui.

Q. Vous ne savez pas combien il reçoit?

R. Non; pas de somme fixe. Il y avait une sorte de convention en vertu de laquelle il dvait recevoir une certaine somme. On n'a jamais rempli les termes de cette convention. De temps à autre, il écrit à Preston et lui dit qu'il est temps que la compagnie lui fasse une autre remise de fonds.

Q. Il était compris qu'il était réellement employé par la compagnie?

R. Je le crois.

Q. Y a-t-il quelque difficulté maintenant à propos de non-paiement?

R. Non; mais ce qui fait défaut, c'est que la compagnie ne lui paie pas de somme fixe, à des dates déterminées.

Q. Il était lié envers la compagnie par un engagement?

R. Il m'a dit plus d'une fois : "Il y a longtemps que je n'ai reçu de l'argent de la compagnie." Je lui disais immédiatement d'importuner Preston.

Q. Vous étiez sous l'impression qu'il recevait une somme fixe?

R. Non.

Par M. Carvell :

Q. De fait, si je vous comprends bien, vous avez déclaré qu'il y avait une convention ?

R. Oui; il était convenu qu'il recevrait dix livres par trimestre, ou peut-être cinq, je ne me le rappelle pas au juste. Il y avait une sorte d'arrangement verbal en vertu duquel il devait recevoir une certaine somme.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Vous avez dit que lorsque cette *Trading Company* était en voie de formation, ou, je devrais plutôt dire, après cette organisation constituée, les agents sur le continent des compagnies de transport, lesquels avaient, pendant des années, travaillé à faire connaître le Canada dans les vieux pays en éprouvèrent naturellement un vif désappointement ?

R. Oui, très certainement.

Q. Et nous devons comprendre que ces compagnies de paquebots avaient, pendant nombre d'années travaillé à faire connaître le Canada sur le continent ?

R. Oui, très certainement.

Q. Et leurs agents ne furent pas arrêtés ?

R. Non.

Q. Nous étions sous l'impression que toute personne faisant de la propagande en faveur de l'émigration au Canada serait arrêtée.

R. N'allez pas croire cela.

Par M. Ratz :

Q. A propos de ces paiements faits à Salinger par Preston, que vous mentionnez, savez-vous personnellement s'ils ont été réellement effectués ?

R. Oui. Je le sais personnellement parce que j'ai vu l'argent. Lorsque Preston lui a fait tenir son propre chèque, c'est moi qui l'ai fait convertir en espèce; et si Preston a apporté ses chèques, vous trouverez, je crois, un chèque de cinq livres, endossé par MM. Allan Frères, car j'ai obtenu d'eux pour Salinger la conversion en espèces de ce chèque attendu que ni lui ni moi n'avions de compte de banque.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Pourquoi n'avez-vos pas de compte de banque ?

R. Parce que mon salaire est trop faible.

Par M. Blain :

Q. Pourquoi M. Salinger n'envoyait-il pas son compte à la *Trading Company,* au lieu de l'envoyer à M. Preston ?

R. Parce qu'il ne connaissait pas l'adresse de la compagnie avec laquelle il n'avait eu aucune correspondance. Il ne correspondait qu'avec Preston. Tout ce qu'il connaît de la compagnie, c'est par Preston.

Q. Cette convention en vertu de laquelle il devait recevoir une certaine somme a-t-elle été faite avec Preston ?

R. Avec Preston.

Par M. Chisholm (Antigonish):

Q. Il agissait pour le compte de la *Trading Company* ?

R. C'est ce qu'il disait.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Relativement à la question des lignes de paquebots, il a été dit devant ce comité par un témoin précédent que les compagnies avaient conclu un arrangement en vertu duquel le trafic venant du continent européen serait réparti de manière à ce que chaque compagnie reçût une certaine proportion ?

R. Je sais qu'il existe un arrangement de cette nature.

Q. Est-il en force actuellement ?

R. Oui. Il existe encore.

Q. En vertu de cet arrangement, chacune des compagnies ne peut recevoir qu'un certain pour 100 de ce trafic de transport.

R. Je crois qu'il en est ainsi.

Q. Quoi que vous fassiez, vous ne pouvez avoir qu'un certain nombre d'émigrants transportés par les compagnies au Canada ?

R. Non; mais chaque compagnie ne peut recevoir que sa part proportionnelle des profits résultant du transport des émigrants. Il n'y a pas de limite quant au nombre de ceux qui peuvent venir.

Par M. Crockett :

Q. M. Salinger est-il anglais ?

R. Non. Il est juif russe.

Q. A-t-il jamais demeuré en Canada ?

R. Oui.

Q. Où ?

R. A Toronto.

Q. Quelle était son occupation ?

R. Il était fabricant de vêtements et enseignait l'hébreu. Il s'occupait de ces deux choses. Il avait à conduire une machine à coudre, et, durant ses loisirs, il enseignait l'hébreu.

Q. Combien de temps a-t-il demeuré à Toronto ?

R. Pendant quelques années, mais il avait quitté le pays depuis un certain temps.

Q. Avait-il quitté le pays avant d'être nommé à son poste actuel, ou a-t-il quitté Toronto pour Londres ?

R. Non. Il est allé de Toronto à Chicago, et, je pense, de Chicago à Indianapolis. Il a toujours désiré aller en Angleterre. Je l'ai bien connu à Toronto, et je savais qu'il serait justement l'homme compétent pour cette besogne. Une vacance s'étant présentée, je l'ai recommandé pour le poste d'interprète.

Q. C'est à la suite de votre recommandation qu'il a été nommé.

R. Oui; il est pour moi un ami personnel depuis plusieurs années.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Cet arrangement dont vous avez parlé s'applique à toutes les compagnies de paquebots qui transportent des émigrants venant d'Europe, quel que soit le pays de leur provenance, ou celui où ils vont ?

R. Je ne pourrais répondre à cette question parce que c'est un arrangement des plus compliqué, et je crois bien que je ne pourrais l'expliquer de manière à me faire

comprendre par le comité. Je ne le connais pas assez bien pour l'expliquer, si vous ne le connaissez aucunement; c'est un arrangement très compliqué.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Vous ne l'avez pas dans votre ministère ?

R. Non. Le nombre de passagers venant du continent par la voie de la ligne Allan importe peu; les propriétaires ne seraient que pour une certaine proportion. Ils n'ont droit qu'à un certain pour 100 du trafic continental.

Par M. Wright (Muskoka):

Q. Il s'applique pour les Etats-Unis tout comme pour le Canada ?

R. Je ne sais rien quant à cela.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Vous avez dit que lorsque M. Salinger se plaignait de ne pas recevoir de la *North Atlantic Trading Comapny* ses honoraires, ou de quelque nom que vous appeliez la chose, vous lui disiez d'importuner M. Preston ?

R. Sans doute.

Q. Pourquoi lui disiez-vous d'importuner M. Preston ?

R. Parce que M. Preston l'avait engagé pour faire le travail et lui avait promis de lui payer une certaine somme en retour, et que la compagnie n'avait pas tenu ses promesses.

Q. Que voulez-vous dire par "importuner" ?

R. Eh bien ! . . . de lui demander ce qui lui était dû. Il avait gagné son argent, et ne l'avait pas reçu. Alors je lui ai dit, comme je le dis à quiconque a fait son travail et n'a pas été payé: "Adressez-vous à lui".

Q. Mais pourquoi lui avez-vous dit de s'adresser à M. Preston ?

R. Parce que c'était M. Preston qui l'avait engagé, et ce monsieur était le seul homme à qui il pût s'adresser. Il ne connaissait pas l'adresse de la compagnie, ni ceux qui en faisaient partie.

Q. Il semble un peu étrange que vous l'ayez avisé "d'importuner Preston" ?

R. Il peut se faire que je ne me sois pas servi de l'expression "importuner". Toutefois je lui ai dit d'écrire à M. Preston à propos de l'argent. Je ne dis pas que je me suis servi du mot "importuner", mais je lui ai dit d'écrire à M. Preston afin d'avoir son argent.

Q. Vous avez été sous l'impression que M. Preston agissait ainsi qu'il l'a fait pour rendre service à la *North Atlantic Trading Company* ?

R. Telle était la conclusion naturelle.

Q. Vous admettiez une telle conclusion ?

R. Ce n'était pas celle qui était dans mon esprit.

Q. Quelle était votre propre conclusion ?

R. Qu'il agissait ainsi dans son propre intérêt.

Q. Telle était votre opinion ?

R. Cela va sans dire.

Q. C'est précisément ce que nous voulons découvrir.

R. Puisque vous m'avez demandé mon opinion, eh bien, la voilà.

Par M. Monk :

Q. Je suppose que vous connaissez bien les membres du syndicat de cette *North Atlantic Trading Company* ?

R. Que je les connais bien ?

Q. Oui.

R. Non; ils n'ont pas voulu m'admettre parmi eux.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Vous avez demandé à en faire partie, n'est-ce pas ?

R. Oui, je l'ai demandé, mais ils n'ont pas voulu m'admettre.

Par M. Monk :

Q. Qui s'y est opposé ?

R. M. Preston.

Q. Désiriez-vous faire vous-même partie du syndicat ?

R. Oui. J'ai écrit demandant d'en faire partie.

Q. Déclarez-vous que vous avez été en transaction d'affaires avec ce syndicat durant plus de cinq ans, que vous lui avez payé des centaines de mille dollars, et que cependant vous ne connaissiez pas qu'ils étaient les membres de ce syndicat ?

R. Non, monsieur, et je ne sache personne qui les connaisse.

Q. Vous êtes--vous jamais enquis ?

R. Je l'ai fait ; oui.

Q. Vous n'avez pu arriver à les connaître ?

R. Je ne l'ai pu.

Q. Et vous n'êtes pas en état de dire à ce comité dans le moment quels sont ceux qui constituent ce syndicat ?

R. Je ne le peux aucunement ; je serais bien aise de pouvoir le faire. Tout ce que j'ai pu découvrir, c'est que le seul nom connu sur le continent par la ligne Hambourg Américaine qui est la ligne transatlantique la plus considérable peut-être du monde entier, et qui, entre toutes les lignes de paqubots, a les plus grandes ramifications en Europe ; le seul nom connu, dis-je, en rapport avec la North Atlantic Trading Company, le seul nom qui se couvre du manteau honorable de cette compagnie est celui de Harry Cohan, agent local des paquebots. En dépit de toutes ses ramifications en Europe la Hambourg Américaine n'a pu trouver rien autre.

Q. Etes-vous allé vous-même à Hambourg, ou avez-vous voyagé sur le continent ?

R. Non, monsieur, seulement en France.

Q. Pouvez-vous expliquer à ce comité comment il se fait que, bien que nous ayons commencé à transiger des affaires avec ce syndicat à l'automne de 1899, ce n'est qu'au mois de juin de l'année dernière, 1905, qu'une compagnie portant le nom de North Atlantic Trading Company a été enregistrée dans l'île de Guernesey ?

R. Non, je ne peux l'expliquer.

Q. Vous ne pouvez l'expliquer.

R. Non.

Q. Avez-vous entendu la question discutée de l'autre côté de l'Atlantique ?

R. Oh ! très souvent. Naturellement, il en est beaucoup parlé parmi les intéressés dans les lignes de paquebots à Liverpool.

Q. Et qu'en disait-on ; quelle était l'impression générale au sujet de cette compagnie ?

M. Carvell s'objecte à la question.

Le Président.—Je ne pense pas que ce mode d'interrogations nous mène à un but utile ni que nous arrivions à la solution d'aucune question par suite de ce que M. Jury pourrait dire. Je crois que nous ferions mieux de suivre une ligne d'interrogatoire qui puisse nous conduire vers quelque chose de plus défini.

Par M. Monk

Q. Avez-vous, et ceux qui sont intéressés à découvrir quelles étaient les personnes formant ce syndicat ont-ils fait des efforts, et dans le cours de vos recherches, vous êtes-vous efforcé de découvrir quels étaient les membres de ce syndicat, et y a-t-il eu d'autres efforts tentés dans le but de connaître ceux qui le constituaient ?

R. Oui, des efforts ont été tentés.

Q. Avec quel résultat ?

R. Il en est résulté que personne n'a pu rien découvrir.

ANNEXE No 2

Q. Et jusqu'au moment actuel ceux qui sont intéressés n'ont pas encore été capables de connaître le personnel du syndicat ?

R. Non, monsieur.

Q. Connaissez-vous cet homme, Cohan, qui a signé le contrat passé avec le gouvernement ?

R. Non.

Q. Connaissez-vous un nommé Gluck, gérant de la compagnie, qui, lui aussi, a signé le contrat ?

R. Non.

R. Connaissez-vous M. Karlsberg, qui est mentionné dans la correspondance, et qui a fait le dépôt entre les mains du gouvernement au nom du syndicat ?

R. Oui. Je l'ai rencontré, mais je ne le reconnaîtrais pas s'il entrait dans cette salle ?

Q. Vous ne le reconnaîtriez pas ?

R. Non. Il est venu à mon bureau, ou je l'ai rencontré dans celui des Allan. Je sais que je l'ai rencontré quelque part.

Q. Que fait-il ?

R. Je crois qu'il est un agent ou courtier important de lignes transatlantiques sur le continent.

Q. Savez-vous si la compagnie a des agents sur le continent dans les pays couverts par le contrat ?

R. Oui, je sais qu'elle en a.

Q. Connaissez-vous quelqu'un de ces agents ?

R. Non.

Q. Comment alors savez-vous qu'elle y a des représentants ?

R. Attendez, je dis que je le sais . . . Je ne le sais pas d'une manière absolue, mais seulement par ce que j'ai vu dans la correspondance échangée entre l'agent de la Compagnie Allan en Norvège et la Compagnie Allan elle-même, et dans laquelle son agent dit que M. Almquist est celui de la *North Atlantic Trading Company* en Norvège, et M. Preston a dit dans son témoignage que M. Almquist est l'agent de la compagnie en Norvège. M. Bennett, celui de la ligne Allan en Norvège, a écrit affirmant la même chose.

Q. Qui est M. Almquist ?

R. Il est l'agent de la *North Atlantic Trading Company* en Norvège.

Q. Savez-vous quelle est son occupation ?

R. Non, je ne le sais pas.

Q. En quelle partie de la Norvège se trouve-t-il ?

R. Je ne pourrais le dire à l'instant, mais en parcourant les documents que j'ai apportés, je pourrais vous le dire; je ne peux toutefois le dire de mémoire.

Q. Avez-vous des documents touchant ce point ?

R. Oui; c'est-à-dire quant à l'endroit où il est stationné comme agent; j'ai cela.

Q. M. Bennett, que vous avez mentionné, est-il un agent de la compagnie ?

R. Il l'était.

Q. Pourquoi dites-vous: il l'était ?

R. Eh bien, parce que, pendant deux ou trois ans, et jusqu'au commencement de 1905, je crois, il était l'agent de la ligne Allan, un agent de passagers, et, en même temps, il était l'agent de la *North Atlantic Trading Company*.

Q. Savez-vous ce que la *North Atlantic Trading Company* lui payait ?

R. Oui. La première année, il a reçu 4s. pour chaque passager auquel il a vendu des billets de passage pour le compte de la compagnie; la deuxième année, il a reçu 2s., puis ces honoraires lui ont été retranchés complètement, et la compagnie ne lui a ensuite payé que ses dépenses, ses frais d'annonce et de port sur les brochures qu'il a distribuées pour elle.

Par M. Fisher :

Q. C'est là ce que vous a dit M. Bennett ?

R. Non. C'est ce que M. Bennett a écrit à la compagnie Allan à Liverpool, et j'ai la lettre ici.

Q. Vous avez la correspondance entre la compagnie Allan et Bennett ?

R. Oui.

Q. Comment vous l'êtes-vous procurée ?

R. M. Ennis, le gérant de la division des passagers de la ligne Allan me l'a donnée.

Par M. Monk :

Q. A cette époque, saviez-vous combien la *North Atlantic Trading Company* recevait pour les émigrants ?

R. Je ne puis le dire sans recourir au rapport de l'auditeur général. Je ne puis le dire de mémoire, mais je sais que c'était une somme considérable.

Q. Et M. Bennett est l'agent de la Compagnie Allan, savez-vous à quel endroit ?

R. Je vais vous le dire dans un moment....Christiania.

Q. A la suite des entrevues entre M. Mitchell et M. Preston, auxquelles vous étiez présent, avez-vous eu occasion d'entendre de la part de M. Preston, ou l'avez-vous entendu faire des remarques au sujet de cette compagnie ou du syndicat ?

R. Bien, il peut y avoir fait allusion ensuite, je ne saurais dire; je ne ferais pas serment qu'il l'ait fait. Cependant, il est très probable que cela a eu lieu, parce que, à cette période, la question était le sujet de plus d'une conversation; le projet commençait à prendre une forme tangible et on en faisait souvent mention; néanmoins, je ne veux parler d'une manière positive que relativement à cette occasion.

Q. Je vois qu'il est fait mention, dans la correspondance, d'une conversation amicale, confidentielle, qu'il devait avoir avec vous à Liverpool ?

R. Oui, monsieur.

Q. A-t-elle eu lieu ?

R. Oui, monsieur.

Q. Sur quel sujet ?

R. Bien, la première partie a consisté en récriminations contre M. Just et contre M. Griffith.

Q. Contre M. Just et contre M. Griffith ?

R. Oui, c'est par là que la conversation amicale a commencé.

Q. Quelle était la nature des difficultés, pouvez-vous le dire au comité ?

R. Il dit que M. Just et M. Griffith avaient conspiré contre lui, et que, durant son absence, M. Just avait parcouru ses papiers pri··és et avait envoyé au Canada des dépêches contre lui.

Q. Qui est M. Just ?

R. A une certaine époque il était premier commis dans le bureau de M. Preston. Il est suspendu de ses fonctions dans le moment.

Q. Et c'était la conversation qui avait lieu alors ?

R. Oui, jusqu'à un certain temps. Puis il commença à me dire que M. Griffith avait fait à sir Wilfrid Laurier des rapports contre lui, hors de sa connaissance. Lorsqu'il eut mentionné ce point, je dus le contredire et lui affirmai que M. Griffith n'avait rien fait de tel. Il répéta que si, et je lui dis que *non*. Il répéta de nouveau que si, et je lui déclarai en définitive que ce n'était pas M. Griffith qui avait écrit à Ottawa, mais bien moi-même. Il va sans dire que cela termina la discussion à ce sujet.

Q. Avez-vous quelque objection à dire au comité quelle était la cause des difficultés survenues entre vous-même et le bureau de Londres, ou M. Preston, que ce soit l'un ou l'autre ?

R. Si le comité désire la connaître, je n'ai aucune objection à le renseigner à ce sujet, si le comité veut l'entendre et que le président me le permette.

Q. Le comité désire en connaître la cause.

R. La première cause des mots aigus échangés, ou plutôt nous n'en sommes pas venus aux gros mots, mais la première cause de difficulté avec M. Preston a surgi à la suite de certains renseignements qu'il voulait obtenir de notre bureau. Je dois dire, ce qui est à la connaissance de quelques-uns des députés d'Ontario, que j'ai été associé en matières publiques dans ce pays avec M. Preston pendant près de vingt ans. M. Preston fut nommé à un poste à Londres par le gouvernement canadien, et quand il arriva à Londres, il trouva, dans le bureau du haut-commissaire, M. Colmer qui y remplissait les fonctions de secrétaire du haut-commissaire et était chargé des fonctions que l'on venait de confier à M. Preston par sa nomination. M. Colmer étant un homme aimant le pouvoir et l'autorité, il lui en coûtait de se départir de ce pouvoir entre les mains de M. Preston. Vu nos longues relations intimes en politique, je fournis à M. Preston certains renseignements que je croyais devoir lui être utiles et propres à l'établir dans la position à laquelle il avait été nommé, et à laquelle je considérais qu'il avait droit. Je lui fournis ces renseignements verbalement, et, dans son témoignage, il a déjà fait allusion à la nature des renseignements en question. Mais après lui avoir fourni les renseignements en question, M. Mitchell et moi-même le renseignâmes——

Q. Au sujet de quoi ?

R. Concernant les brochures. Si vous vous le rappelez, dans son témoignage, M. Preston a dit qu'il y avait entre les mains des officiers d'immigration du continent une quantité considérable de littérature qui n'avait pas été distribuée. Nous savions cela au bureau de Liverpool, et j'en fis part à M. Preston; et, il va sans dire qu'il se servit de ce renseignement comme moyen d'arriver de plein pied dans la position à laquelle il avait été nommé, comme je viens de le dire, et à laquelle je considérais qu'il avait droit. Mais après que nous eûmes donné verbalement à M. Preston la dite information, il retourna à Londres et écrivit à M. Mitchell une lettre marquée "privée" lui demandant de lui donner par écrit le renseignement en question. Or, c'était précisément le point difficile. M. Mitchell est anglais; il n'a aucune influence dans ce pays; il a été très longtemps au service du gouvernement, et est peut-être l'anglais le mieux renseigné en Angleterre sur le Canada. Mais il se trouvait entre deux feux. Il ne savait qui aurait le dessus, de M. Preston ou de M. Colmer. Il m'apporta cette lettre et me dit : "Voici une lettre que j'ai reçue de M. Preston, marquée 'privée', dans laquelle il me demande de lui coucher sur papier le renseignement que nous lui avons fourni en conversation l'autre jour".

Q. Quel renseignement ?

R. Le renseignement au sujet de la littérature. Il me dit: "Si je lui donne ce renseignement, M. Colmer saura qu'il n'a pu l'avoir que de moi, et, la lettre étant marquée "privée", je ne pourrai lui dire que M. Preston me l'a demandé, de sorte que je me trouverai placé dans une position telle que M. Colmer pensera que j'ai fourni ce renseignement volontairement à M. Preston pour qu'il s'en serve contre lui, que j'ai agi de mon propre mouvement". M. Mitchell me demanda donc qu'est-ce qu'il y aurait de mieux à faire en la matière. Je lui répondis: "Répondez à M. Preston lui disant que vous ne lui fournirez pas ce renseignement à la suite d'une demande contenue dans une lettre marquée 'privée', mais que s'il vous en fait la demande officielle vous le lui fournirez". A la suite de cet avis, M. Mitchell écrivit dans le sens indiqué, et M. Preston répondit que tout était au point, qu'il n'avait pas eu l'intention de marquer sa lettre "privée", que c'était par erreur qu'il avait marqué sa lettre de cette manière, que maintenant il demandait le renseignement d'une manière officielle, et qu'on le lui envoyât. Tout alla sur des roulettes jusqu'à quelques semaines après, alors que me trouvant sur le débarcadère à Liverpool je rencontrai M. Preston qui se trouvait en compagnie de quelques membres de sa famille. Il m'appela à l'écart et me signifia qu'il avait quelque chose à me dire. Nous étions éloignés à une petite distance, là où personne ne pouvait nous entendre; il me dit: "Comment

pensez-vous que Mitchell en a agi à mon égard ?" Je lui dis: "Je ne sais pas"; sur quoi il reprit: "Quand j'ai écrit à Mitchell lui demandant de me transmettre le renseignement que vous m'aviez communiqué verbalement, il n'a pas voulu le faire à moins que je n'en fisse la demande officiellement". Je lui dis alors: "Vous n'avez pas à blâmer Mitchell en cette occurrence; blâmez-moi, car c'est moi qui lui ai dit d'en agir ainsi", et j'ajoutai qu'il ne pouvait pas ainsi se servir de nous en sous-main dans sa lutte avec M. Colmer, mais qu'il devait porter seul les frais de la lutte. A partir de ce moment, la guerre s'est trouvée déclarée. Nous ne pouvions plus vivre d'accord avec lui, voilà toute l'histoire.

Par M. Blain :

Q. Quand cela a-t-il eu lieu?
R. Je crois que c'est en 1899.
Q. Et il y a des difficultés depuis lors ?
R. Ça toujours été la guerre depuis ce temps.

Par M. Monk :

Q. Je désire seulement vous poser cette question: Ce renseignement a-t-il été donné; je veux dire celui que, d'après ce que je comprends, M. Mitchell a envoyé en Angleterre?
R. Quand il en a fait la demande officielle; oui.
Q. Il se rapportait à la littérature de propagande?
R. Aux piles de brochures.
Q. Aux piles de brochures accumulées dans les bureaux du continent, et auxquelles il a déjà été fait allusion?
R. Et que M. Mitchell avait raison de croire accumulées dans les bureaux du continent, sans qu'on en eût disposé d'une manière utile.
R. Dans tous les bureaux du continent?
R. Non, pas dans tous les bureaux. Il y a, je crois, des milliers de bureaux dispersés sur le continent.
Q. Jusqu'à quel point cette littérature s'était-elle accumulée?
R. Cela se rapporte à un état de choses existant il y a neuf ans, et je ne me suis jamais occupé de la question depuis, mais nous avions lieu de croire qu'il y avait une quantité considérable de littérature qui n'avait pas été utilisée comme elle aurait dû l'être.

Par M. Hughes (I.-P.-E.) :

Q. Par suite de négligence de la part de M. Colmer?
R. Pas précisément. Cela était dû plus à la méthode suivie qu'à toute autre cause. Voyez-vous très souvent, les agents des lignes transatlantiques, et c'est là où appert l'utilité de la prime.... Si l'agent n'a aucun encouragement pour travailler, il n'encourait pas de frais, ni ne se donnait de peine, pour distribuer cette littérature. Dans le but de la répandre, les compagnies de paquebots avaient l'habitude d'envoyer deux, trois, ou cinq brochures à tous leurs agents, que ceux-ci fussent énergiques et dévoués ou non. Et souvent ceux qui étaient indifférents mettaient le colis de côté ou même dans la cave. Nous avions bien raison de croire qu'une partie de la littérature ainsi envoyée aux agents sur le continent avait été traitée de cette manière, et nous le dîmes à M. Preston.

Par M. Fisher :

Q. Quelle littérature?
R. La littérature de propagande préparée par le gouvernement canadien.
Q. Imprimée pour distribution?
R. Oui.
Q. Littérature confiée aux compagnies de paquebots ?

R. A cette époque, nous l'envoyions aux agents directement de Liverpool. Nous en agissions ainsi à l'égard de tous les agents.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Vous dites que c'était de la littérature préparée par le gouvernement canadien?

R. Oui, monsieur.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de l'impression en Angleterre de littérature de propagande d'émigration?

R. Pas d'une manière directe.

Par M. Fisher :

Q. Quand cela a-t-il eu lieu?

R. En 1897, 1898, 1899.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Connaissez-vous quelque chose de la raison sociale Smart & Co. ?

R. Non. Je n'ai jamais entendu parler de cette raison sociale. Peut-être voulez-vous dire: Street & Co.?

Q. Connaissez-vous, de réputation, quelque chose de la maison Street & Co.?

R. Oui.

Q. Est-ce que ces gens annoncent sur le continent?

R. Par les témoignages, je vois qu'ils le font .

Q. Dans cette conversation survenue en 1899 entre vous et M. Preston, est-ce M. Mitchell qui a proposé la formation de ce syndicat?

R. Non; l'idée en a été émise par M. Preston.

Q. Celle de former un syndicat ?

R. Nous avons simplement, M. Mitchell et moi, discuté la question, savoir: si un tel projet réussirait et ainsi de suite.

Q. Daprès le programme qui a depuis été réalisé?

R. Oui.

Q. Et les profits résultant du travail du syndicat devaient être distribués entre les membres de ce syndicat?

R. Au cours de la discussion, nous ne touchâmes point à cette partie de la question. Nous ne nous occupâmes que de l'à-propos de former un syndicat qui remplacerait les agents locaux.

Q. Connaissez-vous quelque chose relativement à l'incorporation de cette compagnie ?

R. Rien du tout.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Il y a quelques moments, vous avez déclaré qu'à partir de la conversation en question avec M. Preston, il y avait eu guerre continuelle ?

R. Oui.

Q. Quand cette conversation a-t-elle eu lieu ?

R. Je crois que cela a été en 1899.

Q. Vous avez aussi déclaré que vous-même et d'autres personnes intéressées, aviez fait tous les efforts possibles pour arriver à connaître les membres de la *North Atlantic Trading Company* ?

R. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que des efforts avaient été tentés. J'ai dit que j'avais essayé de connaître, mais non que j'avais fait tous les efforts possibles.

Q. Des efforts ont été tentés ?

R. Oui.

Par M. Clarke :

Q. Quels efforts ?

R. Des lettres ont été écrites aux lignes de paquebots sur le continent.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Vous n'avez pu découvrir ceux qui constituaient la *North Atlantic Trading Company ?*

R. Non, monsieur.

Par M. Clarke :

Q. Avez-vous découvert que Colmer, ou quelque autre personne en faisait partie ?

R. Quant à moi, je n'ai jamais écrit dans le but de savoir qui faisait partie de la compagnie. J'ai simplement demandé à quelques-uns des agents du continent s'ils recevaient quelque argent indirectement provenant des primes. Car voyez-vous, M. Ross, d'après les termes du premier arrangement, la *North Atlantic Trading Company* employait les agents des passagers et leur payait quelques schellings sur chaque passage obtenu par eux, et j'ai tout simplement écrit pour savoir si cette pratique était toujours suivie, et l'on m'informa que non.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Vous n'avez pas découvert qui faisait partie de la *North Atlantic Trading Company ?*

R. Je ne l'ai pas demandé.

Q. Mais vous ne l'avez pas découvert ?

R. Non je n'ai pu le découvrir.

Q. Vous ne le savez pas ?

R. Non.

Q. Alors, comment conciliez-vous ce que vous venez de dire avec la déclaration que vous m'avez faite il y a peu de temps que lorsque M. Preston payait à M. Salinger certaines sommes pour le compte de la *North Atlantic Trading Company,* il faisait ces paiements à M. Preston ?

R. Que lorsque . . . Quoi ?

Q. Que lorsqu'il faisait ces paiements à la *North Atlantic Trading Company,* il faisait ces paiements pour M. Preston ?

R. J'ai dit que telle était mon opinion. Vous m'avez demandé mon opinion, et j'ai dit que telle était mon opinion.

Q. Alors, sans avoir découvert quoi que ce soit au sujet du personnel de la *North Atlantic Trading Company,* votre opinion est que M. Preston est la *North Atlantic Trading Company ?*

R. Il a des rapports intimes avec cette compagnie, oui.

Q. Telle est votre opinion ?

R. Telle est mon opinion, oui.

Q. Vous n'avez pas de preuve à l'appui de votre opinion ?

R. Je crois que j'en ai.

Q. Vous n'avez pu découvrir quoi que ce soit qui vous mette à même de justifier cette opinion ?

R. Je crois que j'ai quelque preuve. Je crois avoir déjà donné quelque preuve tendant à établir qu'il a payé cet homme au moyen de son chèque personnel, après l'avoir engagé pour faire le travail.

Q. Eh bien, nous voici en présence de deux déclarations de votre part, M. Jury, dont l'une est à l'effet que vous-même et d'autres personnes avez fait des efforts pour arriver à connaître quelles personnes constituaient la *North Atlantic Trading Company,* et que vous n'avez pas réussi ?

R. Non. Je n'ai pas fait de déclaration de cette nature. J'ai dit que les compagnies de paquebots avaient essayé de découvrir la chose. Comme je vous l'ai dit, j'ai écrit pour savoir si les agents des paquebots sur le continent recevaient leur part du boni.

Q. Et vous n'avez pu découvrir quelles personnes constituaient la *North Atlantic Trading Company ?*

R. Je ne l'ai pu, non. J'ai essayé d'arriver à ce que je voulais savoir en m'y prenant de cette manière ; j'ai interrogé à Liverpool des personnes qui avaient des agents sur le continent, lesquels, à mon sens, pourraient savoir.

Q. Et en l'absence de renseignements, vous déclarez devant ce comité que, à votre avis, l'inspecteur des agences d'émigration, votre officier supérieur, constitue la *North Atlantic Trading Company* ?

R. Je n'hésite pas à affirmer que, à mon avis, il en fait partie.

Q. En l'absence de preuve appuyant telle opinion ?

R. Je dis que j'ai des preuves. J'en ai fourni déjà quelques-unes, et j'en ai d'autres.

Par M. Carvell :

Q. Monsieur Jury, vous avez dit qu'il y avait une quantité considérable de littérature accumulée dans quelques-uns des bureaux du continent ?

R. Oui.

Q. De fait, il était devenu notoire qu'une quantité considérable de littérature demeurait empilée dans ces bureaux au lieu d'être distribuée ?

R. Sur le continent, la chose n'était pas très notoire, mais M. Mitchell la connaissait.

Q. C'était de la littérature fournie par le gouvernement du Canada, n'est-ce pas ?

R. Oui.

Q. Et remise entre les mains de ces agents de passagers, dans quel but ?

R. Pour être distribuée.

Q. Pour être distribuée parmi les gens.

R. Oui.

Q. Dans le but d'engager le émigrants à venir en Canada ?

R. Oui.

Q. Vous avez découvert que cette littérature n'avait pas été distribuée parmi la population ?

R. Dans un certain nombre de cas, oui.

Q. En conséquence, il a été trouvé judicieux de faire un changement dans la manière de distribuer la littérature de manière à promouvoir la propagande d'émigration sur le continent ?

R.. C'est bien cela.

Q. On a trouvé que c'était à propos ?

R. M. Preston a considéré que la chose était judicieuse, oui.

Q. Vous dites que vous avez discuté cette question entre vous ?

R. Oui.

Q. Et avec M. Mitchell ?

R. Oui.

Q. Soit vous, soit M. Mitchell, vous êtes opposé à ce que le changement se fît ?

R. Tous deux au changement proposé.

R. M. Mitchell avait beaucoup de propositions, dont il fit mention, en vue d'améliorer les choses.

Q. Il fit quelques recommandations, mais vous y êtes-vous opposé ?

R. En thèse générale, je me suis opposé aux changements proposés.

Q. Mais vous admettiez qu'il était nécessaire d'apporter quelques modifications ?

R. Très-certâinement. En bon radical, je suis toujours en faveur de modifier pour améliorer.

Q. Et M. Mitchell croyait, lui aussi ; qu'il fallait faire des changements ?

R. Oui.

Q. Et M. Preston de même ?

R. Oui.

R. Maintenant savez-vous personnellement, si Lord Strathcona et les officiers de son bureau croyaient un changement désirable ?

R. Oui ; cela est bien établi.

Q. Et, en conséquence, un changement se fît ?

R. M. Preston écrivit à Lord Strathcona à ce sujet.

Q. Et, en conséquence, un changement eut lieu ?

R. Un changement eut lieu.

Q. Et ce changement consista dans la formation de la *North Atlantic Trading Company,* et dans la remise entre ses mains des affaires antérieurement confiées aux agents ?

R. Oui.

Q. Et c'est aussi un fait que le gouvernement du Canada, après la formation de la *North Atlantic Trading Company* a payé la même prime qu'il payait antérieurement ?

R. Je crois que oui.

Q. Exactement la même ?

Q. Il peut se faire ?

R. A l'exception des enfants, je pense.

Q. Il peut se faire ?

R. La même prime fut payée pour les agriculteurs et les domestiques, mais je crois qu'il y a quelque différence quant aux enfants.

Q. Quelle était cette différence ?

R. Je pense que la prime intégrale fut payée pour les enfants au-dessus de douze ans. Je crois qu'auparavant, la limite d'âge était de 16 ou 18.

Q. Ce n'est qu'une question de détail?

R. Oui, mais entraînant une forte dépense additionnelle.

Q. Il peut se faire, oui. Mais il est aussi de fait que, depuis que le changement est survenu, l'émigration continentale au Canada a plus que doublé, n'est-ce pas?

R. Je crois que oui.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Dans une de vos lettres, vous avez parlé de deux mines d'or?

R. Oui.

Q. Concernant cette question ?

R. Oui.

Q. Avez-vous des objections à nous dire ce que peuvent être ces deux mines d'or?

R. Eh bien, elles étaient le bureau canadien du travail, et il va sans dire, la *North Atlantic Trading Company.*

Q. Votre déclaration donnait à entendre que M. Preston, d'après vous, était intéressé dans ces deux compagnies?

R. C'est là mon opinion, oui.

Q. Connaissez-vous, personnellement, ce qu'il en est de cette littérature accumulée sur le continent ?

R. Non.

Q. Seulement d'après ce que vous avez entendu dire?

R. Par M. Mitchell et la correspondance.

Q. Je suppose que ces agents sur le continent sont justifiables de garder en main une bonne quantité de littérature, n'est-ce pas?

R. Non pas de la manière qu'ils l'ont fait. Mais nous avons des agents en Angleterre qui font la même chose, et je dois dire que les agents de la *North Atlantic Trading Company* agissent de la même manière.

Q. Agissent de la même manière?

R. Bien assurément. Là où vous avez beaucoup d'agents, il s'en trouve toujours quelques-uns qui ne sont pas diligents, et qui ne distribuent pas votre littérature.

Q. Ce changement dans le mode de procédure, auquel il a été fait allusion ici, et par lequel il y a eu un nouvel arrangement des primes, a-t-il oui ou non été fait avec l'approbation de lord Strathcona?

R. Eh bien, la correspondance est parmi les archives.

Q. L'aviez-vous proposé?

R. L'idée ne venait pas de moi.

Q. De M. Mitchell?

R. Non.

Q. Savez-vous si lord Strathcona a proposé quelque chose en la matière?

R. Je ne sais.

Q. Veuillez nous donner des explications à propos de ces deux mines d'or. Que vouliez-vous dire à cet égard concernant l'émigration ?

R. Je vous ai déjà dit ce que cela signifiait. Je voulais parler de la *North Atlantic Trading Company* et du bureau canadien du travail.

Par M. Fisher:

Q. Des descriptions pittoresques?

R. Oui.

Par M. Armstrong:

Q. Dois-je comprendre que M. Salinger était le représentant de la *North Atlantic Trading Company?*

R. Non. Il recueillait des noms pour cette compagnie.

Q. Pour recueillir ces renseignements, allait-il à bord des navires?

R. Oui.

Q. Et, en sus des noms des parents des étrangers qui venaient aux Etats-Unis ou au Canada, ne prenait-il pas en même temps les noms de ceux qui étaient à bord ?

R. Non pas les noms de ceux qui étaient à bord, mais seulement les noms de leurs agents en Europe.

Q. Savez-vous si ces émigrants ont tous embarqué à Liverpool?

R. Tous ceux que M. Salinger a pu réunir, oui.

Q. En général, d'où ces gens venaient-ils?

R. De tous les pays d'Europe.

Q. Ils venaient à Liverpool pour s'embarquer?

R. Oui.

Q. Connaissez-vous quelque chose à propos des billets ? Etaient-ils marqués "via Canada", ou "par la voie du Canada" en destination des Etats-Unis ?

R. Je suppose qu'il en était ainsi pour un certain nombre de ces billets.

Q. Pour un certain nombre?

R. Oui.

Q. A votre connaisasnce, quelques-uns des billets étaient-ils ainsi marqués?

R. Je ne connais aucun cas spécial, mais je puis dire qu'il en était ainsi pour un bon nombre. C'est un fait généralement connu que la compagnie Allan transporte des milliers de personnes en destination des Etats de l'Ouest, des étrangers.

Q. A votre connaissance, dans le cas de ces émigrants dont les billets étaient marqués "par la voie du Canada", la *North Atlantic Trading Company* recevait-elle la prime de $5 par tête ?

R. Je ne connais rien du tout à cet égard.

Q. Pouvez-vous me dire si quelques-uns d'entre eux avaient pour destination les ports d'entrée des Etats-Unis, comme Sarnia, Niagara et Windsor ?

R. Non; je ne saurais dire, car je n'ai rien eu à faire avec cela. C'est M. Salinger qui s'abouchait avec ces émigrants. Bon nombre d'entre eux se rendaient dans les Etats de l'ouest.

Q. Avez-vous jamais eu de conversation avec M. Preston à Liverpool relativement à l'ouvrage fait par Salinger?

R. Non; je ne me le rappelle pas.

Q. Pourquoi M. Just a-t-il été suspendu de ses fonctions?

R. Je suppose que c'est parce qu'il a câblé à ce pays touchant le compte d'impression relativement au compte d'Arundel pour impressions alors que M. Preston était ici.

Q. Je crois comprendre que vous avez été associé à M. Preston en politique au Canada?

R. Oui; je l'ai été.

Par M. Carvell :

Q. Avez-vous, avec M. Preston, serré la machine sur votre cœur (*hug the machine*) ?

R. Non, je ne l'ai pas fait.

Par M. Armstrong :

Q. Combien de temps avez-vous été employé par le gouvernement canadien en Angleterre?

R. Neuf ans.

Q. Et durant cette période, votre poste était à Liverpool?

R. Oui; mon bureau était à Liverpool.

Par M. Blain :

Q. Je ne veux que vous poser une question. Vous avez déjà dit que l'une des mines d'or auxquelles vous avez fait allusion était la *North Atlantic Trading Company,* et que, à votre avis, M. Preston y avait des intérêts?

R. A mon avis, oui.

Q. Et quant à l'autre; M. Preston a-t-il également des intérêts dans l'autre mine d'or?

R. A mon avis, il est l'un des intéressés.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Toujours en restant sur ce même sujet, M. Preston vous a-t-il jamais parlé des intérêts qu'il avait dans des mines d'or?

R. Oui.

Q. Veuillez bien dire en quoi il y était intéressé?

R. Il me dit qu'il avait beaucoup d'argent aux mines d'or. C'était là la raison qui m'a porté à faire retentir à ses oreilles les mots de mines d'or. Je me doutais quelles pouvaient être ces mines, car je savais d'un autre côté que les mines d'or réelles dans lesquelles il avait des intérêts n'avaient pas rapporté d'argent. Quand il a dit avoir fait tant d'argent, j'ai pensé que je connaissais pas mal la nature des mines d'or dont il faisait mention.

Par M. Chisholm :

Q. Vous avez déjà dit que M. Preston est intéressé dans la *North Atlantic Trading Company* et dans le bureau canadien du travail. Voulez-vous nous faire connaître les faits, purs et simples, qui vous ont porté à avoir une telle opinion? Prenez d'abord la *North Atlantic Trading Company,* et citez les faits?

R. Comme je l'ai déjà dit, M. Preston a organisé la chose. Vous ne pouvez examiner une question de cette nature—car vous savez que si quelqu'un est amené devant une cour, ordinairement la première chose que le juge ou le jury veulent connaître ce sont les antécédents de cet homme, et j'étais avec M. Preston sur un pied de grande familiarité—

Q. Veuillez vous en tenir aux faits.

R. Vous m'avez demandé d'expliquer la chose à ma manière.

Q. Tenez-vous-en aux faits purs et simples.

R. Eh bien, en premier lieu, comme je l'ai dit, vous ne pouvez entrer dans l'examen d'une entreprise en faisant abstraction de l'homme que vous savez avoir

organisé l'affaire. J'ai connu M. Preston depuis plusieurs années, et quand il en vint à me proposer ce projet semblable, je résolus d'avoir l'œil grand ouvert. Des soupçons ont surgi dans mon esprit du moment que j'ai su que Preston voulait organiser un syndicat, car, comme je l'ai dit, il y a un moment, en principe général, je désapprouve les syndicats. Quand M. Preston a parlé d'organiser un syndicat, il va sans dire que j'ai senti du coup qu'il y avait anguille sous roche; les choses continuèrent leur marche, et je rencontrai à chaque pas la main de M. Preston mêlée à cette compagnie et à son organisation, dans l'emploi de M. Salinger pour travailler, dans la correspondance des personnes nous écrivant de lui envoyer les noms de nos recruteurs du continent pour le bénéfice de la *North Atlantic Trading Company,* et dans ce zèle multiplié, déployé par lui de toute manière en faveur de cette compagnie. Cela, et ce que M. Preston m'avait dit, m'ont fait fortement soupçonner que l'intérêt porté par M. Preston à la *North Atlantic Trading Company* était plus qu'un intérêt de bienveillance ou qu'un intérêt officiel. J'ai d'ailleurs en main des documents qui prouvent que M. Preston lui-même est allé sur le continent européen et y a choisi les agents de la *North Atlantic Company.* M. Bennett, l'agent de la ligne Allan à Christiania, écrivant à M. Ennis, le gérant à Liverpool, lui dit: "Vous vous rappelerez—je crois que c'était en 1899—que M, Preston est venu en Norvège et y a nommé les agents de la *North Atlantic Company*". Comme je viens de le dire, tous ces faits groupés ensemble et arrivant à ma connaissance, j'en ai conclu naturellement que ce monsieur avait plus qu'un intérêt officiel et bienveillant dans la *North Atlantic Trading Company.*

Q. Si je comprends bien, les faits sont ceux-ci: D'abord M. Preston a pris une part active dans le choix des agents de la compagnie ?

R. Oui.

Q. Deuxièmement; il a nommé M. Salinger et l'a payé par le moyen d'un chèque personnel ?

R. Oui.

Q. Et troisièmement, il a nommé quelques agents ?

R. D'après les renseignements que j'ai eus, il a nommé les agents.

Q. Tels sont les faits sur lesquels vous basez votre opinion ?

R. Pardon, il y a plus d'un autre fait.

Q. Faites-nous les connaître ?

R. Si je vous mentionne ces faits, ils ne seraient pas appelés faits dans une cour de justice, ils seraient de nature à répondre à la question posée par M. Monk et à laquelle le comité a décidé que je ne répondrais pas.

Par M. Monk :

Q. Non.

R. Le président a décidé——

Q. Vous avez droit à faire connaître tous les motifs sur lesquels s'appuie votre opinion, quels qu'ils soient.

R. Alors, s'il en est ainsi, je dirai que tous ceux à qui j'en ai parlé à Liverpool, tous les agents des compagnies de paquebots qui m'ont fait mention de la chose ou ont parlé de la *North Atlantic Trading Company,* ont toujours été sous l'impression que M. Preston était financièrement intéressé dans la compagnie. Et ces gens savent de quoi il retourne, ils sont pas mal au fait des choses, vu leurs ramifications d'affaires sur tout le continent, et ils connaissent certainement leur affaire. Ces gens-là ne sont pas fous. Il y a des gens qui se croient d'une très grande habileté et qui pensent que tous les autres sont des fous, voyez-vous, mais les administrateurs des grandes compagnies de paquebots et leurs agents sur le continent comptent parmi les gens qui ont le plus de flair dans le monde lorsqu'il s'agit d'augmenter le volume de leurs affaires, et quand leur part ordinaire des transactions en rapport avec l'émigration et cette prime leur échappèrent, ils commencèrent à chercher afin de connaître qui était responsable et le pourquoi du nouvel état de choses, et furent bientôt sur les traces de toute

l'affaire. Mais comme un secret si absolu entourait le personnel de la compagnie, et comme le gouvernement canadien payait de si fortes sommes à la *North Atlantic Trading Company,* ils s'adressèrent aux intéressés à Liverpool. Comme je l'ai dit, ils en parlèrent aux personnes en relations intimes avec les compagnies transatlantiques à Liverpool, et arrivèrent à la conclusion qu'il y avait quelque chose d'irrégulier quelque part. De fait, j'ai en main une lettre de l'un des administrateurs de lignes transatlantiques à Liverpool écrite à son agent sur le continent, dans laquelle il dit——

Par M. Chisholm :

Q. Vous vous éloignez de la question.
R. Vous me demandez sur quoi je base mon opinion.

Par M. Fisher:

Q. Il est dans son droit. Avez-vous fini, monsieur Jury?
R. Eh bien, si le comité désire que je lise une partie de cette lettre...

Par M. Carvell:

Q. Lisez-là en entier.
R. Ne soyez pas alarmés. C'est une lettre de M. Ennis, le gérant du trafic des passagers de la ligne Allan, adressé à M. Bennett, leur agent à Christiania.
Q. Est-ce l'original que vous avez?
R. Non, c'est une copie.
Q. Où vous êtes-vous procuré la copie?
R. M. Ennis me l'a fournie.
Objection soulevée par M. Monk, qui exprime l'opinion que la plus grande latitude doit être accordée au témoin dans sa réponse à la question.

M. CARVELL.—Je crois que, lorsque quelqu'un vient ici et dit qu'il a reçu une lettre, j'ai le droit de lui demander si c'est un original ou seulement une copie. Le témoin dit qu'il n'a pas l'original. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il lise la copie. Qu'il la lise donc entièrement.
R. Le témoin lit:

"19 JAMES STREET, LIVERPOOL, 9 février 1905.

"CHER M. BENNETT,—Relativement à votre lettre du 27 janvier, à moi adressée, touchant la *North Atlantic Trading Company,* je vous envoie copie de la correspondance échangée depuis entre M. Preston et moi à cet égard, ainsi que copie d'une lettre que j'ai mise à la malle aujourd'hui et adressée à M. Lundberg, attendu qu'étant sur les lieux, il pourra, je l'espère, obtenir certains renseignements qui pourraient m'être utile pour aller plus au fond de l'affaire. Je ne puis comprendre comment ces agents en Allemagne peuvent prendre avec succès ls intérêts du Canada dans le territoire de la Scandinavie, et je vous serai obligé aussi de découvrir et recueillir autant d'informations que vous pouvez sur ce point.

"Je désirerais surtout savoir quelle littérature de propagande d'émigration ils distribuent, et comment elle est distribuée; aussi quelles annonces ils font paraître dans les journaux du pays, et le coût approximatif de ces annonces. Je ne pense pas que M. Preston agisse avec tact en employant des Allemands pour faire mousser l'émigration scandinave. Il doit certainement y avoir aiguille sous roche dans cette affaire.

"Bien à vous,

"J. ENNIS.

"M. C. BENNETT,
"Store Strandgate 2B,
"Christiania."

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Avez-vous la réponse de M. Bennett?

R. A la compagnie?

Q. Ou à toute personne.

Par M. Monk:

R. Oui. J'ai en main quelques-unes des lettres de M. Bennett.

Q. Y a-t-il dans ces lettres quelque chose qui se rapporte aux questions que M. Chisholm vous a posées?

R. Oui.

Q. De nature à confirmer votre opinion, quelques parties de ces lettres? J'aimerais à en prendre connaissance. Y a-t-il eu une réponse de M. Bennett à la lettre en question?

R. Voici la lettre de M. Bennett en réponse à l'autre. (Le témoin lit):—

"LIGNE ALLAN, STORE STRANDGATE, 2B,
"CHRISTIANIA, le 20 février 1905.

"CHER MONSIEUR,—J'ai reçu en son temps votre lettre du 9 courant, accompagnée de la copie de la correspondance que vous avez échangée avec M. Preston relativement à cette compagnie, et que j'ai lue avec intérêt.

"Tout le travail de propagande en faveur du Canada accompli par cette compagnie dans la Norvège a été fait par mon intermédiaire. Vous vous rappellerez probablement qu'en 1900, si ma mémoire ne me fait pas défaut, Preston est venu en Suède et en Norvège dans le but de nommer des agents pour la dite compagnie. M. N. D. Ennis a été nommé pour la Suède; je l'ai été pour la Norvège. Nous devions recevoir un honoraire de 4s., à être divisé entre nous, pour chaque passager de la classe agricole, émigrant de la Norvège ou de la Suède au Canada. Pour ma part, j'ai reçu cet honoraire jusqu'à la fin de 1903, alors que l'honoraire fut réduit à 2s. pour chaque passager faisant le voyage par la ligne Allan, mais seulement pour les émigrants partant de la Norvège. Cette année, je ne reçois aucun honoraire, bien que j'eusse fait comprendre à la compagnie, quand la convention a été conclue en premier lieu, que je comptais que l'arrangement devrait être maintenu au moins pendant cinq ans, attendu que le résultat du travail de propagande que j'avais l'intention d'accomplir ne pourrait arriver à son plein succès que quelques années après la date de l'arrangement. En 1901, les annonces dans 34 journaux norvégiens ont coûté environ cinquante livres sterling, et depuis, environ trente livres par année. On fait encore la même chose cette année, et on a aussi consenti à payer mes frais de timbres-poste provenant des annonces jusqu'à concurrence de vingt-cinq livres. J'inclus aussi un exemplaire de la seule brochure que j'aie eu à distribuer de la part de compagnie, mais j'ai moi-même, en outre, fait imprimer à mes frais à peu près trente mille circulaires traitant du Canada, et tout s'est expédié, comme aussi ce que j'ai reçu de différentes sources, mais surtout de votre compagnie. *Je mentionnerai, cependant, qu'au commencement de 1899, M. Mitchell, de Liverpool, m'a adressé vingt-cinq mille brochures traitant du Manitoba; je les ai expédiées à toutes les principales maisons de la Norvège, et le gouvernement a payé les frais de port, qui se sont élevés, je crois, à quatre-vingt-six livres.*

"A part le livret susdit, j'inclus aussi une découpure de l'annonce qui a paru en ces années-là.

"*Annonce.*

"Je profite de l'occasion pour inclure dans les présentes un exemplaire de l'*Interpreter*, de la ligne Allan, dont j'ai tiré trois mille exemplaires. Il en a été adressé un exemplaire à tout éditeur de journal de mon territoire, en même temps qu'une lettre lui demandant d'insérer dans son journal un avis engageant ceux de ses lecteurs qui se proposent d'émigrer au Canada, ou dont les amis songent à ce faire, à s'adresser à moi pour obtenir un exemplaire dont l'envoi leur sera fait gratuitement. Il en resultera, je l'espère, que j'aurai à correspondre avec un grand nombre d'émigrants, qui autrement, n'au-

raient pas vu mon annonce, et j'ai à dessein fait marquer '25 cents' sur la page du titre pour laiser entendre à ceux qui recevront la publication, que c'est là le cadeau d'une brochure qui se vend. Vous remarquerez que mon annonce est à la dernière page, où j'inclus aussi d'autres renseignements touchant la ligne Allan et le Canada.

"On a fait traduire l'exemplaire de *The Canadian Gazette,* que vous m'avez envoyé, il y a quelque temps, et où se trouve un article sur la colonie suédoise du Canada. et on le passera aux imprimeurs dans quelques jours. On en distribuera le nombre voulu à vos bureaux d'agence en Suède et en Norvège.

"Les temps sont encore mauvais en Norvège, et en conséquence l'émigration de ce pays, semble-t-il, sera cette année à peu près la même que l'an dernier. Tous les jours je reçois de nombreuses demandes de renseignements à la suite de mes annonces.

"Je suis, mon cher monsieur,
Votre fidèle serviteur,
"(Signé) CHARLES BENNETT.

"A JOHN ENNIS,
"Liverpool."

Par M. Chisholm (Antigonish):

Q. Quelle date porte cette lettre?
R. La date du mois de janvier.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Février, avez-vous lu?
R. La première est datée de février, du 20 de février 1905, et il avait travaillé jusqu'à cette date.

Par M. Chisholm (Antigonish):

Q. La déclaration contenue en cette lettre que Preston avait nommé ces deux agents est la seule raison que vous y trouvez pour croire le fait ?
R. Quelles autres raisons voulez-vous ? Tout est en cette lettre.
Q. Y a-t-il d'autres raisons pour vous faire croire que Preston est en relation avec la *Trading Campany* ?
R. Pas d'autres, ai-je dit, que des renseignements généraux.
Q. En sorte qu'en somme, tout se résume à un soupçon ?
R. Si vous l'appelez soupçon, oui.
Q. Que ce soupçon soit raisonnable ou non, vous n'avez aucune connaissance personnelle qu'il soit lié à cette compagnie ?
R. C'est ce que j'ai toujours dit. Je n'ai jamais prétendu avoir connaissance personnelle.
Q. Si Preston dit qu'il n'a rien à faire avec la compagnie, que direz-vous alors ? Jureriez-vous qu'il est en relation avec elle ?
(Pas de réponse.)

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Que direz-vous en ce cas ?
R. Je ne le croirais pas, naturellement.

Par M. Chisholm (Antigonish):

Q. Seriez-vous prêt à jurer que sa déclaration est fausse ?
R. Non, je ne le jurerais pas. Je ne fais qu'exprimer l'opinion que je ne le croirais pas sous serment. C'est mon opinion.
Q. Vous dites qu'il y a un certain nombre d'agents travaillant en Europe pour la compagnie ?
R. Oui.

Q. Combien d'agents y avait-il ?

R. Je ne pourrais dire, un nombre considérable—des agents de compagnies de steamers. Elle a récemment nommé ses agents propres. Précédemment, tout l'ouvrage se faisait pour ainsi dire par l'intermédiaire des préposés à l'enregistrement des passagers.

Q. Récemment un certain nombre d'agents ont fait affaires pour la compagnie en Europe ?

R. J'en connais un, c'est tout. Almquist est le seul que je connaisse.

Q. Personnellement ?

R. Oui.

Q. De fait, de nombreux agents faisaient de la besogne là-bas ?

R. Au début, oui, je l'ai dit. Maintenant, je ne sais pas, car M. Preston a dit dans son témoignage que nous avions discontinué de faire affaire par l'intermédiaire des préposés à l'enregistrement des passagers, et que la compagnie avait nommé ses agents. Le seul que je connaisse est Almquist.

Q. Ne savez-vous pas qu'un grand nombre d'agents faisaient du travail pour la compagnie en différents pays d'Europe ?

R. Les agents des compagnies de steamers.

Q. N'importe——

R. Oui.

Q. Vous le savez ?

R. Eh bien, je dis en connaître un.

Q. Il s'est dépensé beaucoup d'argent ?

R. Oui.

Q. Et il s'est fait beaucoup d'ouvrage ?

R. Oui.

Q. Alors, en autant qu'il s'agit de l'existence de la compagnie, vous êtes sûr du fait, en mettant de côté la question des membres constituant cette compagnie ?

R. Oui. Il n'y a aucun doute qu'il y a eu une compagnie existante, c'est-à-dire, une certaine espèce d'organisation; était-ce une compagnie ou non, personne ne le sait.

Q. Le savez-vous ?

R. Vous avez entendu la déposition du témoin ? Le travail qu'il prétend faire amène assurément ici des émigrants tout autant que la *Trading Company,* mais cette dernière touche la gratification pour le travail que celui-là fait.

Q. Il existe en certains pays d'Europe des règlements assez sévères contre les propagandes d'immigration ?

R. Je le sais, mais il est aussi des expédients. Nul sur le continent ne sait mieux comment éluder les lois que les agents des compagnies de steamers, qui ont fait ce genre d'affaires toute leur vie.

Q. C'est là votre opinion ?

R. Vous devez savoir cela, tout homme de bon sens doit le savoir.

Q. Que je sois, oui ou non, un homme de bon sens, vous avez eu l'occasion d'en juger—vous savez, de fait, qu'il existe en Europe des règlements sévères contre la propagande ?

R. Oui, et je sais qu'en dépit de ces règlements il vient d'Europe chaque année des centaines de mille émigrants, de sorte que les agents évitent les règlements et les lois et la surveillance de la police.

Par M. Armstrong :

Q. Une forte partie de ces émigrants viendraient ici, si la *Trading Company* n'était pas là ?

R. Ce n'est pas simplement mon opinion, j'en suis certain.

Q. Lorsque M. Preston a organisé la *Trading Company,* il a renvoyé les préposés à l'enregistrement des passagers ?

R. Le gouvernement a simplement cessé de leur payer les primes. On ne les a pas congédiés. Ils sont les agents de la compagnie de steamers, et il n'a pas d'autorité sur eux.

Q. Et les primes sont données à la *Trading Company ?*

R. Oui. On a réduit de 4s. à 2s. la commission des préposés à l'enregistrement, et ils ne reçoivent rien aujourd'hui.

Q. A ce propos, je comprends que Léopold est un agent d'enregistrement qui a reçu de l'argent pendant longtemps après que les autres agents d'enregistrement eurent cessé d'en recevoir de ce gouvernement ?

R. Ce n'est pas un fait.

Q. Vous ne connaissez pas cela ?

R. Je sais qu'il n'en a pas été ainsi, car bien des agents reçoivent maintenant des primes, tandis que Léopold n'en reçoit pas.

Par M. Macdonald:

Q. Où se trouve votre bureau central de l'autre côté ?

R. A Liverpool.

Q. Votre bureau n'est pas à Londres?

R. Non.

Q. Vous n'avez rien à voir à ce qui se fait à Londres?

R. Ah, oui, une grande partie de mes affaires se fait à Londres.

Q. Vous faites rapport à Londres?

R. Oui.

Q. Vous dites que les agents des compagnies de steamers à Liverpool sont d'avis que Preston est en relation avec la *Trading Company?*

R. Je dis les gens attachés au service des steamers, y compris les agents ou les compagnies à qui j'ai parlé.

Q. L'avez-vous entendu dire ailleurs?

R. Non; les seuls gens qui ont à parler affaires de steamers sont ceux qui sont dans le service.

Q. Avez-vous jamais vu sous la main de Preston, ou ailleurs, un document indiquant qu'il fût en relation avec la compagnie?

R. Non, jamais, sauf ses lettres et son chèque à l'adresse de Salinger.

Q. Dont vous avez fourni explication au comité?

R. Il a donné l'explication.

Q. Avez-vous jamais vu en la possession de Preston aucun document écrit pour confirmer la chose?

R. Il s'en fût bien gardé.

Q. Il ne s'agit pas de cela. C'est de l'esprit, je suppose. Il est bien connu que vous et Preston n'êtes pas amis?

R. C'est généralement connu, je crois.

Q. Je ne viens pas ici défendre Preston. J'ai à savoir de cet homme—vous m'avez dit n'avoir vu par devers Preston aucun document de nature à indiquer qu'il fût en relation avec la compagnie?

R. Oui, j'ai dit cela.

Q. Vous dites cela?

R. Oui.

Q. Vous n'êtes pas bon ami avec Preston?

R. Non.

Q. Il n'y a pas de doute sur ce point?

R. Pas de doute.

Q. C'est bien clair?

R. Oui.

Q. Si vous pouviez faire tomber Preston, vous le feriez?

R. Oui.

Q. Et si vous pouviez persuader à la population du Canada que Preston était en relation avec la *Trading Company,* le feriez-vous?

R. Il ne me serait pas nécessaire de le faire, je ne crois pas. On est déjà convaincu.

Q. Je n'ai pas besoin de vous dire que nous sommes ici pour vous juger, vous et Preston, et ce que nous pensons ne vous regarde pas. (Certains députés: "A l'ordre.") Je ne veux pas d'impertinence de la part d'un fonctionnaire salarié de ce pays, lorsque je lui pose une question pertinente. Vous admettez que s'il vous était possible de créer en Canada l'impression que Preston est lié à cette compagnie, vous le feriez ?

R. Si honnêtement je croyais qu'il le fût.

Q. Aucun écrit ne vous fait voir qu'il fût en relation avec cette compagnie?

R. Je l'ai dit, rien autre chose que le chèque et sa lettre à l'adresse de Salinger et ses négociations avec lui.

Q. Maintenant, M. Jury, c'est votre opinion, dites-vous, que Preston est en relation avec cette compagnie?

R. Oui.

Q. Aucun écrit ne vous le prouve. Vous avez lu certaines lettres sur le sujet échangées entre deux agents de compagnies de steamers.

R. Entre le gérant et l'agent d'une compagnie.

Q. Et vous basez vos soupçons sur ces lettres ?

R. Pas entièrement sur ces lettres; sur les circonstances générales.

Q. Et sur ouï-dire?

R. Oui.

Q. Vous ne savez rien de vous-même sur quoi vous appuyer pour jurer la chose?

R. Rien autre chose que ce que j'ai déjà dit.

Q. Les mots que contenaient les lettres?

R. Et autres documents.

Q. Tout ce que je veux, c'est obtenir tous les renseignements que vous avez. C'est ce que nous désirons. Vous n'avez aucun écrit? Vous avez entendu raconter certaines histoires, et vous produisez deux lettres, deux copies de lettres?

R. Oui.

Q. Vous ne vous basez sur rien autre chose que ces lettres et le ouï-dire?

R. Oh, oui, j'ai d'autres lettres.

Q. Vous avez d'autres lettres?

R. Oui, j'en ai d'autres.

Q. Avez-vous des lettres de Preston?

R. Non.

Q. Ou de quelqu'un qui est en état de déclarer positivement que Preston est lié à cette compagnie?

R. Je n'en ai pas, je n'ai jamais prétendu en avoir.

Q. Alors, vous n'êtes pas bon ami avec Preston, et vous voulez l'injurier en racontant à cette Chambre les rumeurs que vous avez entendu circuler dans les bureaux des compagnies de steamers ?

Quelques DÉPUTÉS.—A l'ordre.

Le TÉMOIN.—Qu'importe ?

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Voudriez-vous convaincre Preston, n'étant pas ami avec lui, de quelque chose autre que de faits absolus ?

R. Non.

Q. Le dernier interrogateur a cherché à vous faire dire que vous n'aviez pas de documents en votre possession. Vous avez vu des lettres de Preston concernant des paiements relatifs à cette *Trading Company* ?

R. Oui.

Q. Vous avez déclaré avoir des lettres signées écrites à Preston par cet interprète de Liverpool, demandant à la *Trading Company* d'envoyer—vous avez vu des chèques que lui adressait Preston ?

R. Oui.

Q. Au nom de la *Trading Company* ?

R. J'ai fait payer les chèques.

Q. Quelles autres lettres avez-vous montrant que Preston était lié à cette compagnie ?

R. Je n'en ai pas d'autres qui établissent le fait. J'ai quelques autres lettres relatives à la compagnie et au travail qu'elle fait sur le continent conjointement avec d'autres agents de compagnies de steamers, mais Preston, dans son témoignage, a dit que la *Trading Company* fait tout l'ouvrage et obtient tous les émigrants. J'ai des lettres, j'ai non seulement les lettres, mais j'ai des listes de gens, que ces agents de compagnies, ces agents d'enregistrement ont envoyés en ce pays. Voici une petite liste (il produit un document) indiquant le nombre d'émigrants que ces agents ont eux-mêmes enregistrés.

Q. Nous nous occuperons de cela tout à l'heure, mais avant, M. Preston avait eu une conversation avec vous au sujet d'une mine d'or—je veux instruire mon ami Macdonald, lui fournir les détails complets de cette conversation tenue entre Preston et vous relativement à cette mine d'or ?

R. Je ne puis vous fournir les détails complets; tout ce que je puis dire, c'est que Preston m'a déclaré qu'il faisait beaucoup d'argent.

Q. Voulez-vous lire ces six documents ?

R. Vous ne me demandez pas de vous les lire tous, n'est-ce pas ?

Q. Non, non, pas toutes ces lettres, nous les ferons produire au dossier.

R. Oui.

Q. Alors, veuillez lire quelque chose se rapportant au présent cas ?

R. Tous ces documents ne sont que des lettres de la part des agents des compagnies de steamers, et dont la lecture fait connaître la somme d'ouvrage fait par ces agents, et indique véritablement les noms des passagers qu'ils ont enregistrés, l'endroit où ils sont allés, les navires qu'ils ont pris, et les ports de destination, enfin, montre le travail que ces agents ont accompli.

Q. Et il a été payé une prime à la *North Atlantic Trading Company* pour ces émigrants ?

R. Je n'en sais rien.

Q. Je crois qu'on devrait faire mettre ces lettres au dossier.

Objection de la part de M. Carvell.

Par M. Fisher :

Q. J'ai compris, M. Jury, que ces documents sont des lettres de la part d'agents d'immigration du continent ?

R. Oui.

Q. Etablissant que certaines listes ayant rapport à ces lettres représentent les noms de gens à qui ils ont vendu des billets pour venir au Canada ?

R. Oui.

Q. Cela prouve que ces agents ont fait ce travail en vue de l'immigration, et que ces gens-là sont venus ici par l'intermédiaire de ces derniers ?

R. Oui.

Q. Quels sont ces agents, je ne demande pas leurs noms, mais quels sont-ils d'une façon générale ?

R. Ce sont des agents de compagnies de steamers en différentes parties du continent d'Europe.

Q. Ils travaillent pour les compagnies de steamers ?

R. Oui, ils travaillent pour ces compagnies, pour la Compagnie Allan, la plupart d'entre eux.

Q. La plupart d'entre eux travaillent pour la Compagnie Allan ?

R. Oui, la plupart de ceux qui ont envoyé des listes.

Q. Connaissez-vous leurs arrangements avec la Compagnie Allan ou leurs contrats ?

R. Oui, on leur donne la commission ordinaire des agents des compagnies de steamers; on leur donne une commission sur le billet de traversée et celui sur du chemin de fer de tout passager qu'ils enregistrent.

Q. Vous avez une connaissance personnelle de ces arrangements ?

R. Oui.

Q. Savez-vous si c'est le seul travail qu'ils font ?

R. La plupart font d'autre ouvrage; ils vendent des billets de chemin de fer, font le change de l'argent, et autres choses semblables.

Q. Savez-vous s'ils ne travaillent pas aussi pour la *North Atlantic Trading Company* ?

R. J'ai connaissance que quelques-uns ont travaillé pour cette compagnie.

Q. Vous ne le savez pas, cependant ?

R. Je ne le sais que d'après le témoignage de M. Preston, mais il dit qu'ils ont travaillé pour cette compagnie.

Q. Je vous demande pardon, je ne veux pas vous interrompre, mais nous avons sa déposition ici, et je ne crois pas qu'il vous soit nécessaire de citer le témoignage de M. Preston; savez-vous la chose de vous-même ?

R. Non, de fait, je ne le sais pas.

Q. Je ne veux ni vous interrompre ni vous déconcerter, mais je désire qu'il soit compris qu'il est inutile à un témoin d'en citer un autre.

M. MONK.—La connaissance du témoin vient du témognage de M. Preston.

Par M. Fisher :

Q. Vous avez parlé des renseignements que vous ont fournis, ou des impressions que vous ont communiquées relativement à la *North Atlantic Trading Company* certains agents et compagnies de steamers de Liverpool, n'est-ce pas?

R. Certaines gens qui travaillent pour les compagnies de steamers.

Q. Certaines gens qui travaillent pour les compagnies de steamers. Avant la conclusion de cet ararngement avec la *North Atlantic Trading Company,* ces gens ne travaillaient-ils pas pour le gouvernement fédéral, et n'étaient-ils pas payés de leur travail, et pour les émigrants qu'ils envoyaient au pays?

R. Ils recevaient la prime, sans doute.

Q. Ils recevaient la prime, et depuis que la *North Atlantic Trading Company* est à l'œuvre, ils ne reçoivent plus rien?

R. Non.

Q. La *North Atlantic Trading Company* a été substituée à ces gens ?

R. Pour la prime, oui.

Q. Ces gens, comme M. Bennett dont vous avez lu la lettre tout à l'heure, ne travaillent pas aujourd'hui pour la *North Atlantic Trading Company* ?

R. Non.

Q. Et au temps qu'il a écrit cette lettre, il ne travaillait pas non plus?

R. Non.

Q. Il avait auparavant travaillé pour la compagnie, et, pour une raison ou pour une autre, je ne sais pourquoi, peut-être ne le savez-vous pas, ou peut-être le savez-vous, il a cessé de travailler pour elle?

R. Non—mais on a nommé M. Almquist, voyez-vous.

Q. La *North Atlantic Trading Company* l'a remercié de ses services, et a employé un autre homme?

R. Elle l'emploie encore et lui paye ses annonces et ses dépenses, mais elle ne lui donne aucune part dans la prime.

Q. Vous basez votre opinion que M. Preston est en relation d'affaire avec la *North Atlantic Trading Company* en grande partie sur la déclaration faite par M. Bennett?

R. Et sur tout, sur toutes choses combinées, sur le tout pris dans l'ensemble.

Q. Sur le sentiment général?

R. Non.

Q. Mais vous avez cité cette lettre, je crois, comme étant l'une des principales raisons?

R. Pas la principale, mais l'une des raisons.

Q. Pouvez-vous me donner une autre raison plus importante que celle-là?

R. Il y a aussi le fait qu'il a payé le compte de la compagnie de son propre chèque.

Q. Nous avons eu l'explication de ce fait; avez-vous d'autres raisons?

R. Je ne puis vous en donner d'autres que celles que j'ai déjà indiquées.

Q. Vous voulez parler de ce qu'il a payé à M. Salinger?

Oui.

Q. C'est là le compte dont vous parlez?

Oui.

Q. Et dans lequel vous voyez la preuve que M. Preston était en relation avec la compagnie?

R. Et qu'il avait retenu ses services pour faire l'ouvrage, et aussi, autant que nous sachions, que nous n'en connaissons pas en Angleterre d'autre que M. Preston qui soit en relation avec la *North Atlantic Trading Company.* Toutes communications que nous avons eues de cette compagnie n'étaient pas signées par d'autre que M. Preston, et tout ce que nous avons reçu ou adressé portait le nom de *North Atlantic Trading Company.*

Q. Quelles communications avez-vous avec cette compagnie?

R. Nous avons à lui adresser toutes nos lettres venant de l'Europe pour la *North Atlantic Trading Company.*

Q. Mais n'envoyez-vous pas cela à M Preston en sa qualité d'agent du gouvernement en Angleterre?

R. Très certainement, mais auparavant——

Q. Q. Je vous demande pardon, je voudrais saisir exactement ce que vous voulez dire. Lui envoyez-vous ces lettres en sa qualité d'agent de la *North Atlantic Trading Company?*

R. Non, en sa qualité de commissaire de l'immigration, d'après ses instructions, bien certainement.

Q. Eh bien, je comprends que les communications échangées avec M. Preston concernant la *North Atlantic Trading Company,* vous les avez ainsi échangées avec lui en sa qualité de commissaire fédéral d'immigration en Angleterre—lorsque vous correspondiez avec lui relativement à la *North Atlantic Trading Company?*

R. Officiellement, oui. C'étaient des relations officielles.

Q. Et c'est là l'étendue des communications que vous avez eues avec M. Preston relativement à la *North Atlantic Trading Company?*

Oui.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Auparavant, lui envoyiez-vous ces lettres?

R. Non, nous nous occupions nous-mêmes des lettres relatives à l'émigration continentale.

Par M. Fisher:

Q. Le travail d'émigration continentale ne se fait plus à votre bureau de Liverpool, mais à celui de M. Preston, à Londres?

R. En ce qui concerne la *North Atlantic Trading Company.* Nous envoyons les lettres à M. Preston, tout le monde le sait, pour la *North Atlantic Trading Company,* alors qu'auparavant nous avions coutume d'y répondre nous-mêmes.

ANNEXE No 2

Q. Voulez-vous nous dire quelles sont ces lettres?

R. Grand nombre d'étrangers, de gens qui vivent en Europe, lisent nos annonces et nous écrivent pour avoir des renseignements sur le Canada, sur les concessions gratuites, sur les prix du passage, et autres choses semblables. Il leur arrive de lire notre réclame dans les journaux anglais peut-être, qui leur tombent sous la main, et, comme le bureau de Liverpool s'est occupé pendant de longues années de l'émigration continentale, il recueille maintenant le fruit du travail fait autrefois, et les gens nous écrivent encore pour nous demander des renseignements.

Q. Et ces lettres sont expédiées à Londres à la *North Atlantic Trading Company?*

R. Oui.

Q. L'impression dont vous avez parlé tout à l'heure touchant les relations de M. Preston avec la *North Atlantic Trading Company,* vous est née dans l'esprit à la suite des conversations que vous avez eues avec ces agents de compagnies de steamers?

R. Oui.

Q. Maintenant, ces compagnies sont celles qu'on a remplacées ?

R. Non, non, oh non. Elles transportent encore des passagers; il ne leur fait à elles pas de différence du tout, elles ont encore le transport des passagers, mais leurs agents locaux ne reçoivent pas la gratification. Les gens des compagnies ne l'ont jamais eue, cela ne fait pour eux aucune différence; ils transportent encore les passagers et reçoivent le prix de leur transport, mais ils s'intéressent à leurs agents, naturellement.

Par M. Carvell:

Q. Vous avez en toute franchise déclaré n'être pas en bons termes avec M. Preston depuis quelques années?

R. Je le déclare.

Q. Et vos relations ont commencé à se tendre, dites-vous, à la suite d'une certaine correspondance au sujet de brochures non distribuées?

R. Oui.

Q. A quel temps avez-vous demandé à M. Preston—j'ai oublié vos propres paroles —lui avez-vous demandé de vous intéresser dans la *North Atlantic Trading Company? Company?*

R. C'est récemment, en 1905.

Q. Ce n'est qu'en 1905?

R. Oui.

R. Ne lui avez-vous pas demandé avant 1905?

R. Non.

Q. Jamais?

R. Non. Je lui ai demandé lorsqu'il m'a laissé court d'argent pour faire mon travail légitime.

Q. Est-ce qu'il s'était élevé d'autres difficultés entre M. Preston et vous, à part celles survenues au sujet des brochures?

R. Oh, oui.

Q. Voulez-vous nous dire jusqu'à un certain point la cause des difficultés que vous avez eues?

R. D'abord, il me tenait toujours autant qu'il le pouvait court d'argent et de brochures; puis il y a eu aussi le retard de mes lettres.

Q. Puis il a trouvé à redire, parce que vous exigiez le prix d'un passage de première classe en chemin de fer; il a prétendu que vous eussiez dû voyager en première?

R. Il n'a trouvé à redire à cela que quelques années plus tard.

Q. Mais, de fait, il a trouvé à redire?

R. Il ne me l'a jamais dit ouvertement.

Q. M. Jury, je veux vous traiter équitablement, et je crois que vous voulez me traiter de même; je ne suis pas à vous faire des remontrances, et, lorsque je vous pose une question, je crois avoir droit à une réponse raisonnable. Je vous pose une

honnête question: M. Preston a-t-il trouvé à redire, soit ouvertement, soit par correspondance, parce que vous aviez exigé un passage de première classe, alors que vous n'aviez voyagé qu'en troisième?

R. Oui, c'est au dossier.

Q. De fait, avez-vous exigé le prix d'un passage de première, lorsque vous aviez voyagé en troisième?

R. Oui.

Q.Vous avez fait cela?

R. Oui.

Q. Et vous avez eu l'argent ?

R. Oui, j'ai eu l'argent.

Q. Vous nous avez dit avoir eu des copies de lettres de M. Ennis?

R. Oui.

Q. Avez-vous eu ces copies de M. Ennis personnellement?

R. Non, j'ai pris ces lettres au su et du consentement de M. Ennis.

Q. Vous êtes-vous présenté d'abord à M. Ennis, je ne parle que des lettres que vous avez lues?

R. Oh, ces lettres-là; oh, oui, il me les a données.

Q. Il n'y a pas eu de connivence en cela, en la manière dont il nous a remis les lettres ?

R. Non, il m'a donné les lettres. Je venais ici, et ce sont ses agents, et ils croient avoir de légitimes réclamations contre le gouvernement, et il m'a demandé de les apporter.

Q. M. Ennis lui-même nous a remis ces lettres ?

R. Oui.

Q. Vous avez fait allusion à d'autres lettres au sujet desquelles il y a eu connivence; maintenant, de quelles lettres parlez-vous?

M. Monk s'oppose à la question et prétend que le témoin n'a pas fait allusion à des lettres au sujet desquelles il y a eu connivence.

Le Témoin.—Oh, oui, j'ai fait cette allusion, c'est parfait.

Par M. Carvell :

Q. M. Monk n'a-t-il pas, hier, passé avec vous un temps considérable ?

R. Vous pouvez dire considérable.

Q. Combien de temps ?

R. A peu près dix minutes.

Q. Avez-vous discuté le témoignage à rendre par vous aujourd'hui ?

R. Il m'a parlé de certaines question qu'il allait me poser.

Q. Et ne vous a-t-il pas demandé: si je vous pose certaines questions, me donnerez-vous certaines réponses ?

R. Non.

Q. Avez-vous convenu de faire certaines réponses à certaines questions qu'il vous poserait ?

R. Non. Permettez, c'est moi qui ai demandé à M. Monk de me poser ces questions-là. Comme aucun député du côté ministériel ne voulait promettre de faire ces questions-là à M. Preston, j'ai eu à m'adresser ailleurs pour faire poser mes questions. Je n'allais pas laisser juger ma cause par défaut.

Q. Comment saviez-vous qu'on ne poserait pas ces questions-là ?

R. J'ai demandé à plusieurs députés de le faire, et ils n'ont pas voulu le promettre.

Q. Veuillez m'indiquer les noms de ceux à qui vous avez demandé ?

R. M. Maclean, d'abord.

Q. Quel Maclean ?

R. C'est un député d'en bas, de quelque part en la Nouvelle-Ecosse, et j'ai parlé à M. Macdonald, et à M. Chisholm.

ANNEXE No 2

Par M. Chisholm :

Q. Et M. Chisholm vous a dit que autant que les députés libéraux étaient concernés, leur seul but était d'obtenir tous les renseignements possibles ?
R. Oui, mais ils ressemblaient à l'homme qui cherche de l'ouvrage et prie Dieu de n'en pas trouver.

Par M. Carvell :

Q. Alors, ne pouvant induire les députés libéraux à leur faire poser les questions que vous vouliez, vous vous êtes jeté aux mains des députés conservateurs ?
R. C'est cela, certainement.

M. Monk s'oppose à la question et prétend qu'elle n'est pas convenable.

Par M. Carvell :

Q. M. Jury, à qui vous êtes-vous adressé, à part M. Monk, parmi nos amis conservateurs pour leur demander de poser certaines questions ?
R. J'en ai parlé——

M. Monk s'oppose à la question et prétend qu'elle n'est pas convenable.

Le Président décide qu'il n'est pas nécessaire de poser cette question.

Par M. Carvell :

Q. N'avez-vous jamais eu de relation, verbalement ou par écrit, avec aucun député de la Chambre du Canada relativement à cette affaire, avant de venir témoigner ici en la présente enquête ?
R. Pas à ma connaissance, je ne me souviens pas d'en avoir eu.
Q. Avez-vous eu, à ce sujet, en Angleterre, quelque conversation avec aucun député de la Chambre du Canada ?
R. A quel sujet ?
Q. Eh bien, au sujet de vos difficultés avec M. Preston ?
R. Oh, oui, j'en ai parlé à tout homme qui est venu en Angleterre.
Q. C'est là votre affaire ?
R. C'est là mon affaire, oui.
Q. Peu vous importait qu'il fût——
R. J'ai mentionné la chose à M. Fielding, lorsqu'il est venu en Angleterre, et j'en ai assurément parlé à M. Fisher, lorsqu'il est venu.
Q. Peu vous importait qu'il fût membre du parti au pouvoir ou de l'opposition, ou simplement fonctionnaire ?
R. Non, j'ai parlé de la chose à quiconque est venu là-bas.
Q. Alors, vous en étiez rendu très loin avec M. Preston, puisque vous parliez de cela en toutes occasions, espérant qu'il en résulterait quelque chose en Canada ?
R. Oui, il n'y a pas à en douter.
Q. Au sujet de ces lettres de M. Ennis que vous avez obtenues de connivence ?
R. Oui.
Q. Avez-vous eu copies de ces lettres avant d'avoir les originaux ?
R. Non.
Q. Avez-vous vu copies de ces lettres avant d'obtenir les originaux ?
R. Non.
Q. Avez-vous su qu'on avait obtenu des copies avant que vous ne vous procuriez les originaux ?
R. Non.
Q. Avez-vous jamais dit à lord Strathcona, de bouche ou par écrit, que vous vous en étiez procuré des copies du bureau de M. Ennis ?
R. Non.
Q. Avez-vous jamais dit à lord Strathcona que vous aviez eu les originaux du bureau de M. Enis, avant que M. Ennis vous les remît ?

R. Non. J'ai parlé à M. Griffith pour qu'il prévienne lord Strathcona, mais je ne l'ai jamais dit moi-même.

Q. Qu'avez-vous dit à M. Griffith?

R. Que j'avais les lettres, que je les avais prises, alors que M. Ennis ne me voyait pas, ce qui était parfaitement vrai.

Q. Vous lui avez déclaré être allé au bureau de M. Ennis et avoir pris ces lettres hors sa connaissance?

R. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit alors qu'il ne me voyait pas, mais on les avait mises bien près de moi, et je n'ai pas eu à aller loin pour les prendre.

Q. Vous vous êtes entendu avec M. Ennis pour vous procurer les lettres de connivence?

R. Non, je dis...

Q. Afin d'obtenir ces lettres privées?

R. Non; vous savez si elles sont privées ou non, vous les avez vues.

Q. Dites-vous maintenant que M. Ennis vous a aidé à obtenir ces lettres, pour que vous puissiez en prendre copie?

R. Oui, je le dis.

Q. Dites-moi exactement ce qui est arrivé.

R. On avait, ai-je dit, placé les lettres, de façon que je pusse les atteindre aisément. Je savais que M. Ennis avait ces lettres.

Q. Comment le saviez-vous?

R. Parce qu'un jour je lui en avais vu ouvrir une.

Q. Saviez-vous ce qu'elle contenait?

R. Il me l'a lue, et dès qu'il eut fini de lire la lettre—c'était la deuxième lettre du 10 juin, dans laquelle M. Preston, d'après moi, déclarait guerre ouverte à toutes les unions de commerce de ce pays—je vous déclare franchement que je brûlais d'envie de mettre la main sur cette lettre.

Q. Vous aviez là, croyez-vous, un moyen d'action contre M. Preston.

R. Assurément, oui. Il avait pourchassé comme menteurs et misérables tous ceux qui avaient osé dire qu'il était en relation directe ou indirecte avec le bureau, et il avait fait envoyer...

Q. Il ne s'agit pas de cela.

Q. Vous voulez connaître la raison.

Q. Je vous ai demandé, non pas ce que M. Preston a fait, mais ce qui a eu lieu entre vous et M. Ennis?

R. Vous m'avez demandé pourquoi je voulais avoir ces lettres.

Q. Je vous demande pardon, je ne vous ai pas demandé cela.

R. Je vous demande pardon.

Q. Je veux, M. Jury, que vous me disiez ce qui s'est passé entre M. Ennis et vous et qui a amené ce dernier à mettre ces lettres à votre disposition?

R. J'allais vous le dire, lorsque vous m'avez arrêté.

Q. Je vous demande pardon, je ne vous ai pas arrêté.

R. Je vous demande pardon, vous m'avez arrêté. J'allais vous le dire. J'ai signalé à M. Ennis le tort que faisait M. Preston à quiconque osait dire qu'il était en relation directe ou indirecte avec le bureau, qu'il était en rapport avec lui, ou qu'il le favorisait, ou avait quelque chose à faire avec le bureau, et je lui ai mentionné des gens qui avaient été punis pour avoir répété la chose.

Q. Veuillez dire ce que vous avez raconté à M. Ennis.

R. C'est là ce que j'ai dit, qu'on faisait souffrir les innocents.

Q. Avez-vous dit à M. Ennis que Thomas Duncan avait eu à souffrir?

R. Oui; je lui ai dit que les innocents avaient à souffrir, parce qu'ils avaient osé dire que M. Preston était en relation avec ce bureau, et je lui ai dit: Vous avez ici la preuve qu'il a principalement favorisé l'établissement du bureau, en en demandant l'autorisation.

Par M. Blain:

Q. De qui parlez-vous?

R. De M. Preston; il a demandé l'autorisation, disant que c'était pour traiter avec une classe d'émigration dont le ministère ne pouvait évidemment pas s'occuper, et j'ai vu par là qu'il faisait quelque chose de contraire aux instructions du ministère.

Q. Vous avez dit cela à M. Ennis?

R. Oui, et beaucoup d'autres choses. Ces lettres, je puis le dire, je ne les ai pas obtenues la première fois que je suis allé pour les avoir, ni la deuxième; mais il m'a fallu bien du temps, et j'ai dû me donner beaucoup de peine pour les avoir. J'ai signalé que Thomas Duncan, autrefois membre de la législature du Manitoba durant six sessions, et qu'on avait envoyé en Angleterre à titre d'agent du gouvernement canadien, avait été renvoyé pour avoir osé dire que M. Preston était en relation avec le bureau; puis que M. Jones, du bureau de Londres, avait été renvoyé, et qu'on avait suspendu M. Just pour avoir fourni certain renseignement contre M. Preston.

Q. Etait-ce avant ce temps-là?

R. Vers ce temps-là, avant que j'obtienne les lettres.

Q. Avant que vous vissiez M. Ennis?

R. On a suspendu M. Just avant que j'obtienne les lettres.

Q. A-t-il été suspendu avant que vous allassiez trouver M. Ennis?

R. Oui, avant que j'obtienne les lettres.

Q. Avant que vous allassiez trouver M. Ennis?

R. Oui, parfaitement, avant que j'aille trouver M. Ennis. Puis je signalai aussi que le bureau canadien du travail ne s'était pas conformé aux arrangements qu'il avait faits avec lui. Je lui signalai que lorsqu'il lui avait donné l'autorisation, il ne devait faire de travail qu'à Londres, mais que, à peine avait-il cette autorisation, il répandait les annonces dans toute l'Angleterre et entravait l'action des agents, car, voyez-vous, j'ai affaire avec ces agents, ces agents sont tous mes amis intimes, et, lorsque je les rencontrai, ils me dirent: "Jury, voilà qui n'est pas juste; le bureau canadien du travail fait de la réclame, ayant en tête de son papier à lettre le sceau du gouvernement canadien; il a son bureau dans le même édifice que Preston, et il fait des annonces et nuit à notre œuvre." J'ai dit à M. Ennis que le bureau nuisait à l'œuvre de ses agents, et qu'il devait me remettre ces lettres pour prouver que Preston était en relation avec ce bureau, et qu'il était nécessaire que ce dernier disparût du bureau du gouvernement canadien de Londres.

Q. Que fit-il?

R. La chose ne lui allait pas. Il craignait Preston, qui était si puissant, et qui pouvait nuire à tout le monde; il n'aimait pas à me les remettre ouvertement. Je lui dis: "J'ai besoin de ces lettres", et finalement il en vint à la conclusion que je devais les avoir. Lorsqu'il me les remit, il mit simplement les lettres dans une enveloppe. Il était assis à son pupître, il les mit dans une enveoppe, se détourna, et je les pris.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Après entente avec M. Ennis?

R. Il avait convenu avant que je devais les avoir, je l'avais convaincu.

Par M. Carvell :

Q. Il nous fait plaisir de savoir que le gérant de la ligne Allan à Liverpool est homme à se défaire de la correspondance privée, comme vous venez de nous le raconter.

R. De la correspondance privée? Il s'agissait d'émigration.

Q. Un instant——

R. Vous ne devez pas me forcer à vous dire que ces lettres étaient de nature privée.

Q. Si vous voulez bien attendre que je vous pose une question, vous aurez la chance de répondre. Est-ce là toute l'histoire de ce qui s'est passé entre M. Ennis et vous et qui vous a mis en la possession de ces lettres?

R. Je vous l'ai dit, je n'ai pas eu ces lettres la première, ni la deuxième, ni la troisième fois que je suis allé pour me les procurer.

Q. Et vous déclarez devant ce comité que M. Ennis était assis dans la même salle, sachant que vous preniez ces lettres de la manière que vous avez indiquée aujourd'hui?

R. Il devait savoir que je les prenais; il les a déposées là et s'est détourné.

Q. S'est-il ensuite retourné, lorsqu'elles furent dans votre poche?

R. Oui, nous avons causé et je suis parti.

Q. Qu'avez-vous fait de ces lettres?

R. J'en ai fait faire des copies. Je les ai apportées à Londres, les ai montrées à M. Griffith et en ai fait prendre des copies, que je lui ai laissées pour qu'il les fasse lire à lord Strathcona, le chef officiel du bureau canadien à Londres, afin qu'il communiquât avec le gouvernement et fît déménager ce bureau de celui du gouvernement.

Par M. Blain :

Q. Et l'a-t-on fait déménager?

R. Oui, on l'a déménagé depuis.

Par M. Carvell :

Q. Et qu'avez-vous fait ensuite?

R. Je suis revenu à Liverpool, et j'ai fait photographier les lettres. Non content d'en avoir fait prendre des copies, je les ai fait photographier.

Q. Puis, qu'avez-vous fait?

R. Je suis allé reporter les originaux, alors que M. Ennis n'était pas là, afin de pouvoir dire en substance ce que j'ai écrit dans cette lettre.

Q. Et ensuite?

R. Ensuite?

Q. Oui.

R. Toute la correspondance s'en est suivie.

Q. Vous avez alors adressé une lettre anonyme à M. Griffith pour qu'il la remette à lord Strathcona?

R. Je n'ai pas adressé de lettre anonyme à M. Griffith.

Q. En avez-vous adressé une à lord Strathcona?

R. Non.

Q. Savez-vous quelque chose au sujet d'une lettre anonyme qu'on a adressée à lord Strathcona?

R. Non.

Q. Quelqu'un agissant pour vous a-t-il adressé une lettre anonyme à lord Strathcona?

R. Non, pas à ma connaissance.

Q. Avez-vous adressé une lettre signée à lord Strathcona?

R. Je vous ai déjà dit en avoir adressé une à M. Griffith pour qu'il l'a remette à lord Strathcona; j'y racontais comment je m'étais procuré ces lettres.

Q. Etes-vous retourné pour avoir de nouveau ces lettres?

R. Non, je ne les ai jamais eues ensuite.

Q. Savez-vous où sont ces lettres maintenant?

R. Non, je ne le sais pas; je sais qui les a eues ensuite: lord Strathcona les a eues.

Q. Savez-vous s'il les a encore, oui ou non?

R. Je ne le sais pas; comment pourrais-je le savoir?

Q. N'importe, répondez.

R. Comment m'est-il possible de le savoir: je suis ici et lord Strathcona est en Angleterre; comment puis-je savoir s'il a ces lettres en mains ?

Q. Vous pourriez les avoir dans votre poche ?

R. Je ne suis pas un clairvoyant; il est en Angleterre et je suis ici, et j'ignore s'il les a oui ou non.

Q. J'ai le droit de vous poser une question ?

R. Vous devez me poser une question raisonnable.

Q. C'est une queston raisonnable que je vous fait ?

Le TÉMOIN.—J'en appelle au président: est-il raisonnable de me demander si je sais que lord Stratthcona a ou non ces lettres en mains?

Par M. Carvell :

Q. Avez-vous ces lettres vous-même ?

R. Non, je ne les ai pas.

Q. Maintenant, je vous le demande encore: savez-vous personnellement si lord Strathcona a ou n'a pas ces lettres en mains ?

R. Je ne le sais pas.

Le témoin se retire.

Ayant examiné la transcription précédente de mon témoignage, je la trouve exacte.

ALFRED F. JURY.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 34,
VENDREDI, 8 juin 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici ce matin, à 10 heures, sous la présidence de M. P. H. McKenzie, président.

M. A. F. JURY, agent d'immigration à Liverpool, est encore présent et fait la déclaration suivante:—

Messieurs les membres du comité, avec votre permission, j'aimerais à faire deux corrections à mon témoignage de la semaine dernière. D'abord, j'ai mentionné M. E. M. Macdonald, du Cap-Breton, comme l'un des libéraux à qui j'avais demandé de me poser des questions. Je constate que je me suis trompé. Ensuite, lorsque M. Carvell m'a demandé si j'avais jamais envoyé une lettre anonyme à Londres, j'ai répondu: "Non". M. Griffith m'informe que la première fois que je lui ai adressé cette lettre, elle n'était pas signée, et qu'il me l'a renvoyée pour la signer. J'avais oublié ce fait-là, que je l'avais envoyée sans la signer, et je désire maintenant faire cette correction. De plus, le comité m'a donné instruction d'apporter les règlements aujourd'hui en vigueur concernant les primes et ceux de l'ancien système. Je suis allé au ministère, et j'ai apporté les règlements actuels, mais les autres documents que le comité m'a donné instruction d'apporter, les règlements en vigueur avant 1896, on ne les a pas au ministère. Voici les règlements, M. le Président.

Par M. Monk :

Q. M. Jury, lorsque vous avez paru la dernière fois devant ce comité il a été question de votre demande de faire partie de la *North Atlantic Trading Company* ou d'obtenir une part dans cette compagnie; on faisait sans doute allusion aux lettres dont vous avez parlé lors de votre examen et mentionnées aux procès-verbaux des séances de ce comité comme de celui des comptes publics. Voulez-vous nous dire si réellement vous avez fait cette demande à M. Preston, et nous en expliquer les circonstances; vous pouvez prendre communication de ces lettres-là, dont je me suis procuré les copies, que je produis, et veuillez donner cette explication au comité.

R. Il me serait mieux, je crois, de donner lecture de la lettre que j'ai adressée à M. Preston à ce sujet. Sur l'enveloppe de cette lettre, j'avais marqué "confidentielle", et ce n'était d'aucune façon une lettre officielle. Je l'avais écrite de ma main, ne voulant même pas la faire clavigraphier par mon commis particulier, afin que personne ne la vît. Je ne l'ai pas fait copier dans mon livre de lettres, elle était confidentielle à M. Preston. Comme il m'a dit qu'il enverrait à Ottawa toute la correspondance, j'ai aussi envoyé la mienne. Mais sur la copie que m'a transmise M. Preston, le mot "confidentielle" n'est pas inscrit. Voici la lettre:—

"CHER MONSIEUR,—Reçu votre télégramme, où vous dites ne pas avoir de fonds. Je suis à sec, et à moins de recevoir quelque argent, je ne pourrai compléter les engagements relatifs à mes conférences. Je n'ai pas pour y puiser de mines d'or comme le bureau canadien du Travail ou la North Atlantic Trading Company. A propos, je vois dans le rapport de l'auditeur général que cette dernière est une très bonne mine d'or. Savez-vous s'il y a des parts de cette mine à vendre ? Vous devriez pouvoir m'accepter au rez-de-chaussée. Si vous n'avez pas en main de fonds du gouvernement, vous pourriez m'envoyer votre chèque personnel, vous avez fait beaucoup d'argent à même votre mine d'or pour que je comble la balance de mes dépenses de novembre, décembre et janvier, et s'il est définitivement décidé que je n'ai pas droit d'exiger en toutes occasions le prix d'un passage de première classe, je puis rembourser la balance que je dois.

"Je vois que vous continuez à m'annoncer sans mentionner ma position officielle, et je remarque aussi que vous n'oubliez jamais votre titre officiel, lorsque vous vous annoncez. Assurément, vous êtes un grand homme, tout à fait un grand homme, oui. J'aimerais à vous acheter au prix que je vaux, et à vous vendre votre pesant d'or ; alors, je vous trafiquerais vos deux mines. Je serai à Liverpool mercredi. Veuillez voir à ce qu'il y ait là de l'argent pour moi, et obliger

"Votre dévoué serviteur,

"(Signé) ALFRED J. JURY."

Voilà toute la demande d'actions que j'ai faite, M. Monk, et je pourrais dire l'unique demande.

Par M. Derbyshire :

Q. Vous ne vous attendiez pas à une réponse à cette lettre, n'est-ce pas ?

R. Et je n'en ai pas eu.

Par M. Monk :

Q. Allons-nous par conséquent comprendre, M. Jury, que quand vous avez demandé un intérêt dans cette compagnie, votre unique intention, comme le démontre cette lettre, était plus de rire qu'autre chose ?

R. Très certainement.

Q. Généralement parlant, les relations entre M. Preston, l'inspecteur de l'immigration, et les autres agents du gouvernement en Angleterre sont-elles faciles et agréables ?

R. Non, elles n'ont été ni faciles ni agréables. Il s'est querellé plus ou moins avec à peu près tous les agents du gouvernement que je connais, et aussi avec le personnel de son propre bureau.

Q. Et pourquoi cela, pouvez-vous nous donner quelque raison ?

R. Je ne crois pas avoir besoin...

M. CARVELL s'oppose à la question.

R. Eh bien, ce que je sais me vient...

Par M. McColl:

Q. Savez-vous par vous-même ?

R. Ce que je sais me vient, comme j'allais le dire, des agents eux-mêmes.

M. CARVELL.—Votre témoignage ne vaut rien.

R. Eh bien, si je puis en témoigner. On s'est plaint à moi-même.

Par M. Monk:

Q. Quelles étaient ces plaintes?

M. CARVELL s'oppose à cela et prétend que le témoin doit dire ce qu'il connaît lui-même.

Par M. Monk:

Q. Je demande au témoin si on lui a fait des plaintes?

R. Je sais moi-même que M. Preston a publié la liste d'autres agents, comme il avait fait pour moi, sans représenter leur titre officiel, alors qu'il indiquait toujours le sien. Les agents considéraient que c'était diminuer leur crédit et accroître son importance à leurs dépens. On peut prouver ces faits par des lettres qui se trouvent au ministère.

Par un député:

Q. Mais c'est de la vanité?

R. Alors, elle existe des deux côtés. Nous avons droit d'avoir un peu de vanité tout aussi bien que lui. Il m'annonçait comme suit: "A. F. Jury, Old Castle Bldg., Liverpool". Il n'indiquait pas "agent du gouvernement", ni le nom de la rue, mais inscrivait son nom à lui et son titre dans l'annonce.

Q. En tête de l'annonce?

R. Au-dessus du mien, oui.

Q. Et ce, relativement au bureau du gouvernement canadien, ce renseignement était fourni relativement aux affaires d'immigration du Canada?

R. Oui.

Q. Il était votre supérieur, étant l'agent principal ou l'agent en chef; vous veniez ensuite?

R. Veuillez me permettre de vous expliquer que le ministère, lorsqu'il imprime nos noms, nous représente comme agents, et M. Preston devait agir de même.

Par M. Blain:

Q. Vous croyez que, s'il en agissait ainsi, cela vous aiderait?

R. Oui, me mettrait en meilleure posture aux yeux du public. Il y a, même à la porte voisine de mon bureau, une association canadienne de colonisation, à qui nous avons retranché la prime. Il existe en Angleterre une foule d'organisations comme le bureau canadien du Travail. Il en existait un de ce nom à Londres, et quand nombre de gens exploitent le nom du Canada, et s'il n'est indiqué dans nos annonces que nous sommes agents du gouvernement, on ne nous écrit pas pour se renseigner. Il est nécessaire qu'on indique notre titre d'agents du gouvernement, et alors le public a confiance aux renseignements que nous lui fournissons.

Par M. Derbyshire:

Q. Vous inscrivez toujours votre titre officiel sur vos lettres, lorsque vous écrivez?

R. C'est imprimé sur le papier à lettre, je n'ai pas à l'inscrire.

Q. Est-ce que vous ne le mettez pas au bas de vos lettres aussi?

R. Non.

Q. Cela devrait être, j'aimerais à l'y voir là aussi.

Par M. Monk:

Q. Si je vous comprends bien, vous considérez que, pour les sociétés formées en Angleterre et qui se servent du nom de Canada, il est important de connaître dans tous les cas les noms et la qualité de l'agent du gouvernement?

R. Oui.

Q. Et, autant que vous le sachiez, les agents se sont plaints de ce que leur titre officiel n'ait pas été mentionné?

R. Oui, c'est là une des plaintes.

Q. Maintenant, un mot du bureau canadien du travail. Savez-vous si ce bureau a envoyé beaucoup d'immigrants au Canada? Voulez-vous dire devant le comité ce que vous savez de l'envoi d'immigrants au Canada par l'entremise de ce bureau?

Par M. Carvell:

Q. D'après ce que vous en savez?

R. Je tiens mes renseignements de ouï-dire, de ce que j'ai entendu dire par ceux qui transportent leurs passagers.

Q. Je m'oppose à cela.

R. Eh bien, c'est entendu.

Q. Dites ce que vous en savez, je ne m'oppose pas à cela ?

R. Des gens sont venus à moi par affaires, ils avaient été inscrits par Léopold, mais, si vous considérez pour un instant, que je me trouve à la place où sont situées les lignes Allan, Dominion et du chemin de fer du Pacifique Canadien, et que j'apprends de leurs fonctionnaires quel est celui qui est bon agent et celui qui ne l'est pas, qui inscrit beaucoup de passagers et qui n'en inscrit pas, comment ne saurais-je pas quels sont ceux qui envoient les passagers. C'est mon devoir de le savoir.

Q. Ce que vous pouvez nous dire est que vous savez par eux que Léopold leur avait envoyé quelques personnes. Je ne m'oppose pas à ce que vous nous disiez cela ?

R. Je le sais.

Par M. Monk

Q. Je voudrais savoir ce que le bureau canadien du travail a envoyé ici en fait d'immigrants et quelle sorte d'immigrants ?

R. On m'a dit que Léopold avait inscrit un grand nombre de passagers, de fait, j'ai su que l'inscription de passagers durant les mois affairés de l'année où il y avait affluence d'immigrants, lui a rapporté de $200 à $250 par semaine. Donc il a dû inscrire en bon nombru de passagers. Mais le comité pourrait facilement en connaître le nombre exact.

Par M. Schell (Glengarry) :

Q. Qui recevait ces $250 par semaine ?

R. D'abord, Léopold.

Q. Vous affirmez qu'on vous l'a dit ?

R. Les compagnies de navigation m'ont avoué que la commission prélevée sur la traversée de l'océan, les billets de chemin de fer, les primes accordées pour les passagers valaient ce montant pour le bureau.

Q. Qui a reçu l'argent ?

R. Je ne le sais pas, c'est à Léopold qu'il était payé en premier lieu. Qui l'a eu ensuite, je ne saurais le dire.

Par M. Ethier :

Q. Quand ces agents vous ont rapporté la chose, vous êtes-vous informé pour savoir si oui ou non ils disaient la vérité ?

R. Je ne pouvais me renseigner près des gens qui me l'ont dit, car ce sont eux qui faisaient les transactions.

Q. Donc ce sont seulement des oui-dire, vous n'avez pas été témoin du fait vous-même ?

R. Non, je ne l'ai vu ni inscrire ces gens, ni en compter un seul, non. Ce que j'allais dire au comité est ceci: si le président veut écrire aux lignes Allan, Dominion

et du chemin de fer Canadien du Pacifique, et leur demander le nombre des passagers qui ont été inscrits par leurs divers agents depuis 1893 jusqu'au temps où elles ont retiré leur permis à Léopold, il pourra savoir le nombre exact des passagers que ce dernier a inscrits.

Par M. Monk :

Q. Pouvez-vous dire au comité ce qu'était le bureau canadien du travail, son but, et quelle sorte d'immigrants il a envoyés au Canada ?

M. Carvell.—Cela n'est qu'un oui-dire.

R. La lettre de M. Preston le démontre clairement. Cette lettre a été écrite à la date du 27 février 1963, au n° 17, rue Victoria, Londres, S.O. Cette lettre marquée strictement privée et confidentielle, se lit comme suit :

"Mon cher M. Ennis, maintenant que le chemin de fer canadien du Pacifique a pris possession de la ligne Elder-Dempster, je puis conférer avec vous sur le sujet, et agir avec vous à cet égard d'une façon que je n'aurais pu faire à une date antérieure.

"Naturellement, vous savez que le chemin de fer canadien du Pacifique ouvrira des bureaux sur la rue Cockspur dans le courant de l'année. Vous savez aussi qu'il y a une ou deux agences qui font affaires, grâce au fait qu'elles peuvent assurer aux personnes qu'elles inscrivent des places dans l'ouest du Canada à leur arrivée.

"Hier, un homme, sur le quel on peut compter, est venu me voir pour me parler d'un plan qu'il pourra exécuter avec l'aide de ce bureau et de celui de Winnipeg, et par l'entremise des fonctionnaires du gouvernement à Toronto, grâce à mon influence, afin d'être certain de pouvoir trouver de l'emploi à tous ceux qu'il fera inscrire.

"Il a étudié la question, et à cette fin il a correspondu avec un certain nombre de patrons au Canada, pour leur fournir des ouvriers dont ils pourraient avoir besoin, de temps en temps, ce qui, naturellement, pour des raisons faciles à comprendre, ne saurait se faire par l'entremise du ministère.

"Il voulait savoir si, en cas d'arrangement avec une des compagnie de navigation, j'étais disposé à lui aider à trouver de l'emploi par l'entremise des bureaux de Winnipeg, Toronto, Montréal ou autres, le cas échéant, en lui adressant des demandes de renseignements de temps à autre, à condition que son bureau soit situé près de nos nouveaux bureaux.

"Je lui ai répondu, en ce qui regarde le dernier point, que j'avais eu une entrevue confidentielle avec vous en vue de suggérer à votre compagnie l'idée de louer un des petits appartements situés au-dessus des nouveaux bureaux du gouvernement à Charing-Cross et que vous aviez ma proposition à l'étude. Par suite de la conversation que j'ai eue avec lui, j'ai cru que je pourrais écrire pour savoir si votre compagnie était disposée à partager avec lui le loyer d'un des petits bureaux de cette maison, et si elle le nommerait son agent attitré, et lui donnerait la commission ordinaire. Je crois que si la chose peut se faire, il y aura là une voie ouverte pour de bonnes affaires qui sont recherchées actuellement avec tant d'empressement.

"Maintenant que les gens de l'Elder-Dempster sont hors la voie, je puis agir d'une façon plus amicale avec vous.

"Je voudrais causer avec vous à ce sujet, mais il m'est impossible de m'absenter un seul jour à présent, cependant j'aimerais à connaître vos vues sur cette question.

"J'ai de bonnes raisons pour souhaiter que toute chose de cette nature soit faite par l'intermédiaire de la personne dont je vous ai parlé.

"Après cette conversation avec moi, je croirais lui manquer de parole, s'il cédait la place à un autre.

"Votre dévoué

"(Signé) W. T. R. PRESTON.

"M. J. Ennis,
"Liverpool."

Par M. Carvell :

Q. Est-ce l'original ?

R. C'est une copie. J'ai la photographie de l'original dans ma poche, voudriez-vous le voir ?

Par M. Monk :

Q. Si le bureau canadien du travail n'était aucunement un bureau du gouvernement, pouvez-vous dire au comité pour quelle raison M. Preston y prenait tant d'intérêt ?

R. Eh bien——

M. Carvell.—Nous n'avons besoin d'aucune supposition, M. Jury.

M. Monk.—Pourquoi tenait-il à ce que Léopold ou le bureau canadien du travail fussent mêlés à la vente des billets de la ligne Allan ?

Objection par M. Macdonald.

M. Monk.—Ma question est celle-ci : le témoin peut-il donner quelque raison de l'intérêt que prenait un inspecteur du gouvernement à un bureau qui n'avait rien le concernant ? Si vous trouvez que la question est hors de place, rejetez-la, M. le président.

M. Carvell s'est opposé à la question.

Par M. Blain :

Q. M. Jury, vous considérez-vous comme un des ennemis de M. Preston ?

R. Nous ne sommes pas les meilleurs amis du monde.

Le Président.—Je voudrais pouvoir obtenir une enquête aussi complète que possible sur ce sujet, mais en vue des rapports qui existent entre ces deux messieurs, il est peut-être hors de propos de demander l'opinion de M. Jury sur la conduite de M. Preston. S'il peut nous donner des faits à ce sujet, nous serons contents de les avoir, et je pense que si vous voulez lui poser vos questions en ce sens, nous pourrons les obtenir.

M. Monk.—Vous opposez-vous à ma question ?

Le Président.—Je pense que oui ; si vous vouliez la changer un peu M. Monk ?

Par M. Monk :

Q. Avez-vous quelque correspondance qui démontre qu'il y a eu des rapports entre M. Preston et le bureau canadien du travail, si vous en aviez, voudriez-vous les communiquer à ce comité ?

R. J'ai deux autres lettres de M. Preston, concernant le bureau du travail.

Par M. Carvell :

Q. Avant que vous lisiez ces lettres, sont-elles des originales ou des copies ?

R. Ce sont des copies. J'ai les photographies des originales si vous désirez les voir.

Q. Les originales ont-elles été présentées ?

R. Lord Strathcona les a en sa possession, autant que je le sache.

Q. Celles-ci sont une partie des lettres qui ont été prises au bureau de M. Ennis, n'est-ce pas ?

R. Oui.

Q. C'est bien, je voulais savoir seulement ce qu'elles étaient, c'est tout.

Par M. Monk:

Q. Voulez-vous nous donner ces lettres?

R. Oui.

Q. Lisez-les au comité?

R. Cette lettre est du 10 juin 1903, 11-12 Charing-Cross, Londres, W.C. Je pourrais dire au comité que cette lettre a été adressée à M. Ennis en réponse à une com-

munication que celui-ci écrivit à M. Preston pour lui faire part d'une plainte faite par les agents de navigation à Plymouth, disant que le bureau canadien du travail avait empiété sur leur terrain et leur avait enlevé quelques-uns de leurs passagers. Alors, M. Preston répondit à M. Ennis, qui lui avait transmis la lettre de Phillips, Weekes & Company.

"Privée et confidentielle.

"CHER M. ENNIS,—J'ai votre lettre de Plymouth avec l'annexe. Pour des raisons que vous pouvez comprendre, c'est-à-dire, par suite de l'opposition des unions ouvrières du Canada,—et vous savez quelque chose des ouvriers du port de Montréal,—faite contre ma propagande de recrutement d'immigrants qui pourraient, à leur arrivée en Canada, s'engager à d'autres travaux qu'à ceux de l'agriculture; et aussi par suite du fait que ces unions ont demandé au gouvernement mon rappel ou ma démission, alléguant que j'encourageais l'immigration de personnes autres que des cultivateurs, le ministère n'est plus obligé de me fournir aucun renseignement spécial touchant les perspectives des occupations mécaniques, des artisans et d'autres. Cet état de choses a, en conséquence, donné lieu à la formation d'un bureau, appelé le bureau canadien du travail, par des patrons de diverses industries qui demandent des hommes exercés dans la mécanique et autres. Bien que je ne connaisse rien du fonctionnement de la compagnie, j'ai nécessairement pris des informations quant à sa bonne foi et à la situation financière de ceux qui sont intéressés à son établissement. M'étant renseigné sur ces points, je ne me suis occupé d'aucune autre question concernant le Canada.

"Je sais néanmoins que le bureau a reçu des demandes de milliers d'artisans exercés et habiles, non seulement pour des emplois généraux, mais pour des sujets que réclament les manufactures de toutes sortes.

"Il importe peu que j'approuve ou non cette addition au travail canadien, mais, par suite des agissements du parti ouvrier en Canada, je suis libre d'admettre que je ne suis pas surpris qu'un établissement de cette nature ait déjà commencé ses opérations.

Lorsque le bureau du travail fait une annonce pour un métier spécial, ou pour une demande spéciale, je sais que son directeur peut disposer du nombre de métiers spéciaux mentionnés, qu'il peut donner des lettres de recommandation à ces ouvriers, qui, sur leur présentation aux patrons en Canada, recevront immédiatement de l'emploi, au tarif des gages fixé à leur arrivée.

"Je ne vois pas comment une compagnie de navigation pourrait empêcher un patron d'annoncer et de fournir de l'emploi et de se procurer les employés dont il a besoin, et, je le dis en toute liberté, je ne vois pas de plus grande raison de porter plainte dans ce cas particulier, que dans celui, par exemple, des bureaux des Cooks', Gazes ou Lunn's, qui lancent des annonces dans les villes ou les campagnes où ils n'ont pas d'agents reconnus.

"Naturellement, je vous communique mes vues librement sur la question, mais je ne désire pas que ma lettre devienne publique.

"Votre tout dévoué,

"(Signé) W. PRESTON.

"M. J. ENNIS,
"Liverpool."

Ensuite la troisième lettre est une autre réponse à une plainte du même genre faite par MM. Phillips, Weekes and Company. Cette lettre est longue; il n'y en a qu'une partie qui ait quelque importance réelle, mais si le comité le désire, je la lirai toute. La dernière partie ne se rapporte pas du tout à la question.

Q. Je pense que vous ne devriez lire que la partie qui a trait à cette enquête.

R. Naturellement, je vous la remettrai; elle est datée du 2 juillet 1903 et se lit comme suit:

" J'ai reçu votre lettre du 29 et pris connaissance de la demande de MM. Weekes, Phillips & Co., de Plymouth. Je n'ai pas envie d'être intransigeant en discutant cette question, mais je puis le dire avec certitude aux agents d'immigration de ce pays, que s'ils montent sur leurs grands chevaux toutes les fois qu'une annonce du gouvernement canadien est publiée sans mentionner ce bureau pour en avoir des renseignements, alors quelqu'un de ces jours ils trouveront qu'il a été fait quelque chose qui pourrait leur donner lieu d'y trouver à redire.

" La prime du gouvernement a pour but de défrayer les dépenses des agents inscripteurs. Si, outre leur prime, ces agents veulent, pour être satisfaits, que le gouvernement paie leurs frais d'annonces, alors le plus tôt le ministère aura revisé tout son mode d'affaires concernant le paiement des primes et d'autres choses, le mieux ce sera.

D'abord, comme vous le savez, le ministère n'a absolument rien à faire avec le bureau canadien du travail. Cette institution s'est fait une clientèle en Canada, où l'on demande des ouvriers, mais nul bureau d'inscription, compagnie, agence, ou organisation n'ont fait le moindre effort pour accéder à ces demandes, jusqu'au temps où cette entreprise ait eu assez d'avance pour risquer tant d'argent dans une telle entreprise.

Si je suis bien renseigné, le bureau canadien du travail s'est engagé dans une ligne d'affaires qui n'eût jamais existé, si elle n'avait eu ceete fin spéciale pour laquelle elle a été établie. Elle ne s'immisce en aucune manière dans les affaires de l'inscription locale ou provinciale, mais je pense que cette institution s'accentuera d'avantage par les travaux du bureau canadien du travail. Et, comme je l'ai dit précédemment, le gouvernement n'a rien à faire avec ce bureau, et si MM. Weeks, Phillips & Co. peuvent me fournir quelques raisons dont je pourrais me servir pour empêcher le bureau canadien du travail de répandre ses annonces dans le pays, je leur en serais bien obligé; mais c'est pur enfantillage que d'essayer de venir protester contre une autre organisation qui repose sur le même principe, mais qui peut-être procède différemment, pour atteindre son but, disons, d'une grande compagnie comme les Cook's.

Si le bureau canadien du travail avait ouvert une demi-douzaine de bureaux en Grande-Bretagne, il pourrait se faire que Weekes, Phillips & Co. auraient à compter avec une opposition à côté de laquelle celle qui existe—si opposition il y a—n'a que peu d'importance.

Maintenant la lettre parle d'agents qui veulent que leurs noms soient inscrits dans nos annonces, ce qui, naturellement, est ridicule. Toute cette communication démontre que M. Preston est lié au bureau. Il y menace notoirement Weekes, Phillips & Co., qu'il établiera une demi-douzaine d'autres bureaux s'ils portent plainte.

Par M. Carvell :

Q. Non, non.

R. C'est là la conclusion.

Q. Je prétends, M. Jury, que c'est le comité qui doit en tirer la conclusion, et non vous.

Par M. Armstrong :

Q. Savez-vous si M. Preston était pour quelque chose dans la grève des ouvriers à Montréal?

R. Je ne le sais pas.

Par M. Monk:

Q. Qu'est-ce que ce Farmers' Auxiliary auquel il a été si souvent fait allusion devant ce comité? Qui l'a institué et qui le dirige aujourd'hui?

R. J'en ai entendu parlé pour la première fois quand il a été mentionné au comité des comptes publics. Je n'en connaissais rien, c'était la première fois que j'y prêtais attention.

Par M. Blain :

Q. Qui, à votre avis, a créé le bureau canadien du travail ?

R. J'ai lu des lettres, elles en disent assez ; je ne voudrais pas exprimer d'opinion à ce sujet.

Q. M. Jury est un européen et il s'occupe de toute cette propagande d'immigration, et ce que je veux savoir est ceci : M. Jury connaît-il autre chose de l'établissement du bureau canadien du travail que ce qu'il en est dit dans les lettres qu'il a produites ?

Par M. Carvell :

Q. Cette question est admissible autant que vous pouvez parler d'après votre connaissance personnelle.

M. Blain.—Je pense qu'il n'est pas juste d'en imposer au témoin continuellement.

R. Il ne m'en a pas imposé.

Q. Je veux poser la question, et le président pourra dire si oui ou non elle est admissible.

R. Je n'ai, à l'exception de celles que j'ai ici, d'autres lettres qui le mettent en rapport direct avec ce bureau. Mais j'en ai d'autres et d'autres documents qui démontrent qu'il s'y est intéressé.

Q. Les avez-vous en votre possession ?

R. Oui, si elles peuvent servir de témoignage.

Q. Il serait préférable de les avoir ?

R. Si vous tenez à les avoir à présent, c'est bien.

Par M. Carvell :

Q. Faites-vous allusion aux lettres écrites de Suède ou de Norvège et qui ont été lues ?

R. Une d'elles est une lettre écrite par Louis Léopold lui-même.

Q. A qui ?

R. A M. Morris l'agent de la ligne Allan à Londres.

M. Blain s'oppose à la question de M. Carvell.

Le président.—Je vais dire mon opinion à ce sujet. Je ne pense pas que M. Carvell doive se substituer à aucun autre membre du comité, mais je crois qu'il veut renseigner le comité Quand il demande quels sont ces documents, d'où ils viennent, il n'a pas l'intention d'empêcher qu'ils soient lus s'ils s'en rapportent au sujet. Il ne fait que donner au comité les renseignements qu'il devrait avoir. Je ne me constitue pas juge, tout ce que je désire maintenant est que le comité devrait comprendre quel sorte de document lui est produit, vous pouvez décider entre vous plus tard s'il doit être lu.

Le Témoin.—Voici trois lettres que j'allais lire.

Par M. Carvell :

Q. Je veux les voir, en ce qui me regarde, avant qu'elles ne soient lues.

R. Je dois dire que je les ai fait transcrire à la machine à écrire, parce que je ne pouvais pas lire l'écriture, mais ce sont les lettres que M. Blain m'a demandé de lire, toutes les lettres que je possède et dans lesquelles M. Preston se trouve mis en relation avec le bureau canadien du travail. J'ai déposé ces copies à cette fin, les lettres originales sont là, je ne sais si oui ou non vous êtes capable de les lire.

Le Témoin.—M. le président, il est inutile pour moi de lire la lettre——

Par M. Derbyshire :

Q. Lisez la lettre, s'il vous plait.

R. Veuillez m'excuser un moment, M. Derbyshire, permettez-moi de dire ce que je dois dire. Je voudrais expliquer au comité mes raisons pour lire cette lettre.

"M. Blain m'a demandé de lire toutes les lettres qui mettent M. Preston en rapport avec le bureau canadien du travail. Si je ne vous donne pas l'explication de

cette lettre avant de la lire, ou après l'avoir lue, vous ne serez pas plus renseignés que vous ne l'êtes à présent, parce que vous n'en comprendrez pas le sens. C'est une lettre technique en matière de navigation, c'est pourquoi, si je ne vous l'explique pas, la lecture vous sera incompréhensible.

Q. Pourquoi ne pas la lire ?

R. Si je la lis d'abord, sans l'expliquer, vous ne la comprendrez pas.

Par M. Carvell :

Q. Lisez la lettre, je vous prie ?

R. Mais vous ne la comprendrez pas sans explication. Pourquoi ne pas vouloir accepter une explication d'abord et faire lire la lettre ensuite afin que vous puissiez en comprendre le sens ?

Q. Nous voulons entendre la lecture de la lettre.

M. le PRÉSIDENT.—Je demande la lecture de la lettre d'abord, nous avons réclamé la lettre.

R. " Cher M. Morris." Cette lettre est datée du 3 juin 1903, de 11 à 15 Charing-Cross, Londres, S.O.

" J'ai dûment reçu votre lettre du 2 courant, ainsi que le billet n° 11,680 en faveur de M. Bertram. Je vous inclus un chèque de £9. 8s. 6d. pour le billet, c'est-à-dire £10, moins la commission, 9s. Je remarque que la ligne Dominion ne donne pas de passe gratuite ou des billets de parcours entier, à moins que tout le prix du passage ne soit payé au moment de l'inscription.

"Quant à ce qui concerne le bureau canadien du travail, je vous envoie une de mes circulaires que j'adresse à mes clients, je vous envoie en même temps des découpures de quelques-uns des journaux dans lesquels j'ai fait des annonces durant les dernières semaines.

Conformément à la conversation que j'ai eue avec vous par le téléphone aujourd'hui, veuillez garder un billet pour Donald James Alston qui doit partir par la ligne Dominion, sur le navire dont le départ aura lieu le 10 juin, et pour lequel je vous transmets un montant de £2, moins 9s de commission, c'est-à-dire £1. 11s.

" Voulez-vous en outre réserver un billet de seconde classe (£7. 10s.) en faveur de Walter Packer qui doit monter à bord du même navire, et pour lequel je vous transmets un chèque de £9. 8s. 6d., c'est-à-dire £10 moins 11s. 6d. pour la commission, ce passager est inscrit jusqu'à Winnipeg.

Veuillez aussi réserver un autre billet de seconde classe pour (£. 10s.) en faveur de Samuel B. Barnard âgé de 22 ans, qui doit partir par le *Southwark,* le 17 juin et pour lequel je vous transmets un montant de £2, moins la commission, 9s., c'est-à-dire £1. 11s. ce faisant vous obligerez.

Votre dévoué,

LOUIS LEOPOLD.

J'enverrai quelqu'un à votre bureau chercher ces billets, demain matin.

GEO. MORRIS, Esq.,

The Allan Line Co.,

103 Leadeenhall St. E. C.

Maintenant, bien entendu, ceci est une espèce d'énigme pour le comité à moins que je ne lui en donne explication.

M. BLAIN.—Donnez votre explication.

M. Carvell s'y oppose.

Le PRÉSIDENT.—J'ai prétendu ceci simplement, que si une explication était requise, elle devait être donnée après la lecture de la lettre, que nous aurions décidé, lecture faite, quel genre d'explication nous voulions obtenir au sujet de cette lettre. Maintenant, je consens à connaître l'opinion du comité pour savoir si oui ou non M. Jury doit expliquer le contenu de cette lettre; telle est ma position.

Discussion.

Le PRÉSIDENT.—Je décide que le témoin ait la permission d'expliquer ses vues sur les termes de la lettre, ce qu'il en sait. Je crois qu'il est plausible de lui accorder cette permission.

R. M. le président, ce que j'ai l'intention de dire est de faire voir au comité ce que signifie la lettre, car je ne pense pas qu'il y ait ici une seule personne qui en connaisse le vrai sens. M. Preston a eu toutes les latitudes voulues pour s'expliquer devant ce comité et devant l'autre où il a comparu. Je devrais avoir les mêmes privilèges que lui.

Alors, M. le président, vous savez tous qu'il a été dit et répété à satiété que le seul propriétaire du bureau canadien du travail est Louis Léopold. M. Preston l'a répété dans son témoignage que c'est Louis Léopold qui en est le seul propriétaire. Maintenant, que démontre cette lettre ? Elle vous démontre que Louis Léopold inscrit des passagers à l'insu des véritables propriétaires du bureau canadien du travail et qu'il empoche la commission. Je comprends que c'est un agent de compagnies de navigation. Il a des livres pour toutes les classes de la ligne Allan, de la ligne Dominion et de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique; si un homme va à lui, il peut lui obtenir un billet de passage pour n'importe quelle classe de ces compagnies. Je tiens ces renseignements de sources dignes de foi, car je les ai appris d'un homme qui fait affaires avec lui, de celui à qui est adressée cette lettre; c'est-à-dire que c'était son habitude d'aller inscrire des passagers sous le couvert et à l'insu des véritables propriétaires du bureau canadien du travail et de mettre la commission dans sa poche. Voilà ce qu'il fait.

M. CARVELL.—Nous ne faisons pas le procès de Léopold, ne nous en occupons pas.

Le TÉMOIN.—Mais cette compagnie est celle dont, selon Preston, Léopold est le seul propriétaire, et Preston sait les faits, parce que c'est lui qui a fait la demande de permis pour Léopold.

Par M. Blain :

Q. Qui a fait la demande de permis pour lui ?

R. C'est M. Preston qui a demandé le permis pour Léopold et qui a dit que celui-ci était le seul propriétaire de ce bureau.

Par M. Watson :

Q. Croyez-vous qu'il le soit ?

R. Comment pourrais-je croire qu'il l'est, quand je le vois inscrire des passagers en dehors de sa propre compagnie ? Pourquoi se volerait-il lui-même ?

Par M. Carvell :

Q. Cela ne vous regarde pas ?

R. On m'a demandé de lire toutes les lettres qui mettent M. Preston en rapport avec le bureau du travail. Maintenant, si un homme demande un permis pour un autre homme, s'il le défend envers et contre tous, quand les agents des compagnies de navigation de toutes les parties du pays s'en plaignent, que faut-il en conclure, si ce n'est que l'homme qui dit que Léopold est le propriétaire du bureau et qui a demandé le permis pour lui, que cet homme qui a fait toutes les démarches et qui défend l'institution de ce bureau est l'homme qui le possède.

Par M. Blain :

Q. Quel est cet homme selon vous ?

R. W. T. R. Preston et Cie.

Par M. Carvell :

Q. Vous n'affirmez pas cela comme un fait ?

R. Je ne connais pas cela pour être un fait; comment puis-je le connaître alors ?

Q. C'est par ouï-dire?

R. C'est la conclusion que j'en ai tirée, et une conclusion à laquelle un jury serait arrivé nécessairement d'après les témoignages de ces lettres, je suis venu à conclure que M. Preston et Cie est le propriétaire du bureau.

Par M. Monk:

Q. Maintenant, M. Jury, je désirerais que vous dissiez à ce comité comment fonctionne le bureau canadien du travail dans les Iles britanniques concernant l'immigration en général. Quel est son travail et que fait-il? Envoie-t-il des artisans à ce pays, et comment procède-t-il pour nous envoyer des immigrants?

R. M. le président, il agit de la manière suivante:

" Maçons briquetiers—demande urgente de 400 hommes qui connaissent bien le métier; 15s. 10½d. de l'heure; pas de grève—venez ou écrivez au bureau canadien du travail, 13 Charing-Cross, Londres."

En voici une autre:

" Canada—Ecrivez ou allez aux informations avant de vous décider à immigrer —M. A. P. Collier, ancien secrétaire du ministre de l'Intérieur du Canada est ici pour vous donner des renseignements dignes de foi concernant les travaux de la culture, les places vacantes dans les métiers; de bonnes positions ont été procurées pour des centaines. Informez-vous à Louis Léopold, bureau canadien du travail, 13 Charing-Cross, Londres."

Q. Pourquoi ne les lisez-vous pas toutes? Je pense que la lecture en est intéressante.

R. Je suis heureux que vous l'aimiez. (Il lit):

" Canada—Avant de vous décider à immigrer, écrivez pour obtenir les plus récentes informations touchant les perspectives de ceux qui demandent de l'emploi; nous avons envoyé plus de 2,000 personnes travailler au Canada; on donne aussi des renseignements généraux sur la distribution gratuite des terres.—Venez au bureau ou envoyez un timbre-poste pour explications à la Canadian Farmers' Society, 6 South John Street, Liverpool."

M. Carvell.—C'est de la bonne littérature.

R. En voici une autre. (Il lit):

Par M. Smith:

Q. Je remarque que dans l'une de ces annonces on trouve ces mots: "Nous avons envoyé..."

" Que signifie ce mot " nous "?

R. Ces gens-là s'annoncent comme s'ils étaient une société, mais vous voyez que ce sont des particuliers.

Par M. Carvell:

Q. Le nom de Léopold ne s'y trouve pas?

R. Il était dans une autre que j'ai lue, vous m'avez dit de les lire toutes; je vais le faire.

Q. Avez-vous encore quelque chose qui mentionne le nom de Léopold?

R. Non.

R. Je pensais qu'elles étaient pour Léopold?

R. J'ai dit que c'étaient tout ce que j'avais.

Par M. Monk:

Q. Connaissez-vous les conditions ouvrières au Canada? L'envoi à ce pays par ces bureaux, des Iles britanniques, d'artisans et d'hommes de cette catégorie tend-il à faire baisser le taux des gages au Canada?

R. Certainement, si en créant une augmentation du nombre d'ouvriers, vous dépasser le nombre des demandes.

Par M. Watson:

Q. Savez-vous si durant les deux ou trois dernières années, les ouvriers étaient si rares qu'on ne pouvait en trouver nulle part? Avez-vous connaissance de ce fait-là?

R. Non, je ne savais pas cela; mais je sais qu'à certaines saisons de courte durée, il est très difficile de se trouver des ouvriers au Canada.

Par M. Miller:

Q. Combien de temps avez-vous vécu en Angleterre?

R. Durant les neuf dernières années.

Q. Vous ne savez en réalité rien des conditions ouvrières en Canada pendant les neuf dernières années?

R. En vérité je devrais le savoir, car je me suis tenu au courant de la situation. Si ce n'est pas le cas, à quoi me servirait-il de me tenir là-bas?

Q. Mais à moins que vous n'ayez demeuré constamment ici, vous ne pourriez point savoir l'état du travail en Canada?

R. Je suis revenu deux fois au pays depuis que j'habite l'Angleterre, et j'ai tous les papiers d'affaires à mon bureau. J'ai la *Gazette du Travail* du Canada, que je lis quand elle paraît. Elle donne un compte rendu de la situation ouvrière en ce pays.

Q. Si vous aviez vécu au Canada depuis neuf ans, auriez-vous une meilleure connaissance de la situation que par l'entremise d'un journal ?

R. Pas nécessairement. Je suis persuadé qu'ils n'y a pas 1 pour cent des habitants du Canada qui connaissent mieux les demandes d'ouvriers que moi bien que j'aie demeuré en Angleterre.

Q. Nous pourrons en juger par nous-mêmes.

R. Très bien.

Par M. Monk :

Q. Ces bureaux du travail s'attendent-ils à trouver de l'emploi à ces artisans quand ils arrivent ici ?

R. Oui, ils prétendant leur procurer du travail.

Q. Sont-ils dans cette attente ?

R. C'est la raison qu'ils avancent pour influencer les hommes qui font retenir leurs passages par eux.

Q. De fait, ils ne garantissent pas qu'ils pourront leur avoir de l'emploi dès leur arrivée ?

R. Ils le font.

Q. Que savez-vous de la valeur de ces garanties ?

R. En général elles ne valent rien. Il y a des tas de lettres dans les ministères qui prouvent qu'elles n'ont aucune valeur. Quand les hommes arrivent ici on rit d'eux et on leur dit: " Nous n'avons pas donné ordre au fonctionnaire canadien du travail de nous envoyer des hommes ; nous n'avons besoin de personne.

Par M. Carvell :

Q. Ne faites pas d'allusion à moi, je représente une société de cultivateurs ?

R. Je me l'imagine.

Par M. Monk

Q. M. Preston savait-il, au temps des faits que vous avez mentionnés, que le ministère n'avait pas encouragé l'immigration des artisans?

R. Oui.

Q. Savez-vous si lui-même a publié une circulaire du ministère, ou un avis officiel recommandant aux artisans des Iles Britanniques qui avaient l'intention d'immigrer de s'adresser à Léopold, ou à son bureau ou au bureau canadien du travail?

R. Oui il l'a fait. Lirai-je la circulaire ?

Q. Lisez tout ce qui s'y rapporte.

R. Voici une circulaire officielle émise par M. Preston lui-même qui traite en général des demandes d'ouvriers en Canada. Le paragraphe final est le seul qui vaille la peine d'être lu.

Par M. Smith, (Nanaimo) :

Q. Quelle est la date de cette lettre ?

R. La circulaire n'est pas datée, mais la lettre qui l'accompagne est du 4 janvier 1904.

M. CARVELL.—Je demanderais que, si le témoin lit quelque partie de la circulaire, il la lise toute.

Le TÉMOIN.—Il fait bien chaud ici.

M. CARVELL.—Vous vous rafraîchirez en lisant.

Le TÉMOIN.—Je répondais à une question de M. Monk demandant si M. Preston a écrit une circulaire recommandant aux artisans qui se proposaient d'immigrer au Canada de s'adresser à M. Louis Léopold, et je ne pense pas que je doive être obligé de lire ce qui est étranger au sujet.

M. CARVELL.—Je voudrais suggérer que, si le témoin apporte le document ici et ait l'intention d'en lire une partie, il devrait lire tout le document.

Le TÉMOIN.—Je le lirai en entier, mais c'est seulement une perte de temps pour le comité et une fatigue pour moi. Vous n'avez pas l'air d'avoir grande considération pour moi.

M. CARVELL.—Je n'en ai pas beaucoup.

Le TÉMOIN.—Je puis dire que ces circulaires ont été envoyées par M. Preston à ses agents, ainsi au lieu d'avoir à écrire une lettre à la machine quand il recevait certaines sortes de demandes, nous pouvions leur adresser la circulaire. Cette circulaire est la circulaire "F". Voici le paragraphe que je désire lire en réponse à la question de M. Monk.

"Ce ministère ne se propose pas de donner avis concernant les emplois d'artisans au Canada. Nous nous bornons aux demandes qui sont faites dans le pays concernant les établissements agricoles, la main d'œuvre agricole, pour des personnes qui sont familières ou non avec les travaux de la culture. Par la même occasion, et en réponse à votre demande, je puis vous dire qu'il y a plusieurs agences de travail en ce pays qui peuvent vous fournir les renseignements que vous demandez, vous pouvez vous adresser au bureau canadien du travail 13 Charing-Cross, Londres, S.O.

Je suis,

Votre obéissant serviteur,

W. T. R. PRESTON,

Commissaire d'immigration.

Par M. Monk :

Q. Le ministère a-t-il donné permission d'émettre cette circulaire ou a-t-il fait quelque remarque à M. Preston à son sujet?

R. Oui, à l'arrivée de M. Smart en Canada, ce monsieur, sur l'ordre du ministre de l'Intérieur, a fait savoir aux agents qu'ils ne devaient pas encourager l'immigration des artisans.

Par M. Smith (Nanaimo):

Q. A quelle date était-ce?

R. C'était en 1904, vers le temps, je crois, de l'émission de cette circulaire. Elle venait de paraître quand M. Smart est revenu, et à son retour il a envoyé ces instructions aux agents, et il a fait annoncer par les journaux d'Angleterre que le gouverne-

ment canadien n'encourageait pas l'envoi d'artisans. Quand j'ai reçu la lettre circulaire de M. Smart, je n'ai pas cru qu'elle était telle. J'ai pensé que c'était une lettre personnelle qu'il m'écrivait, j'étais fâché de voir que M. Smart m'écrivait pour me défendre d'encourager l'immigration des artisans. J'ai dit en réponse que j'étais surpris de recevoir une telle lettre de lui, qu'il aurait dû savoir assez sur mes antécédents au Canada et ma conduite en Angleterre pour dire que je n'étais pas homme à inonder le Canada d'artisans, mais que s'il voulait mettre le doigt sur la source des difficultés, je lui ai envoyé une copie de la circulaire émise par Preston; qu'il pouvait voir M. Preston et se rendre au bureau canadien du travail et qu'il y aurait trouvé l'origine des difficultés qui sont survenues par l'envoi d'artisans au Canada pour inonder les métiers de ce pays. Alors M. Smart attira l'attention de M. Preston sur ce sujet.

Q. Quelle est la date de cette circulaire?

R. Je vous ai déjà dit qu'elle n'est pas datée, mais je vous ai donné la date de la lettre qui l'accompagnait, le 4 janvier 1904. C'était quelque temps avant le départ de M. Smart. Tel que je l'entends, M. Smart a reçu ma lettre en France. Elle lui a été transmise en France; alors il revint immédiatement à Londres et confronta M. Preston avec cette circulaire, car elle était une violation directe des règlements du ministère.

Q. Que dit-il à Preston en ce temps-là?

R. Il le confronta avec la circulaire.

Q. Y a-t-il quelque correspondance à ce sujet?

R. Non, c'était une entrevue personnelle. Comme je l'ai dit, M. Smart confronta M. Preston avec la circulaire.

Q. Comment avez-vous su la nature de l'entrevue?

R. J'y arrive, si vous voulez patienter une minute.

Q. Je vous écoute?

R. Si vous voulez attendre, je vais vous le dire. Il confronta Preston avec la circulaire. Preston nia alors comme il avait nié précédemment, qu'il était responsable de cette circulaire. Il dit que Just l'avait émise à son insu et sans son consentement. M. Just fut alors mandé, et voici comment j'ai eu connaissance de la conversation qui eut lieu. Ce monsieur était un de ceux qui prirent part à cette entrevue, et il me dit, en présence de M. Smart et de M. Preston, qu'il déclarait positivement, et qu'il était prêt à l'affirmer sous serment, qu'il avait reçu ordre de M. Preston d'émettre la circulaire.

Q. Qui était Just?

R. Le commis en chef de M. Preston. Alors, M. Just, bien qu'il fût le commis en chef de M. Preston et qu'il reçut $1,800 de salaire, fut renvoyé et placé dans un petit compartiment dans le bureau situé sur le devant, pour répondre aux questions.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Comment savez-vous ceci, l'avez-vous appris de M. Just?

R. De M. Just et d'un de ceux qui étaient à l'entrevue. M. Preston était l'aggresseur. M. Just défendait sa conduite et disait la vérité en même temps.

Par M. Carvell :

Q. Nul doute que vous étiez tous à vous battre là-bas?

R. Nul doute là-dessus.

Par M. Armstrong :

Q. M. Just est-il encore à l'emploi du gouvernement?

R. Il est encore en suspens.

Par M. Monk :

Q. Pourquoi a-t-il été suspendu ?

R. D'abord, comme je l'ai dit, il a été placé dans une position inférieure, et quand M. Preston était en Canada une fois—j'ai de bonnes raisons de le savoir, de fait M.

Just informa le ministère par câblogramme du travail d'impression d'Arundel, et M. Preston retourna à Londres et suspendit Just. Nul doute que ce fut la cause de sa suspension. Il fut le premier à déterrer le scandale de la Compagnie d'impression Arundel, parce que c'est lui qui a eu le soin, durant près de 20 ans, de l'impression du bureau du haut-commissaire, sous la direction de Colmer et des hauts-commissaires qui se sont succédé, et il savait ce que valait l'impression. Quand il vit le compte d'impression d'Arundel, la qualité et la quantité de l'ouvrage, le prix payé, il sut immédiatement que ce travail avait été payé un prix exorbitant. Il fit une enquête et trouva que ce travail avait reçu trois paiements, et il envoya immédiatement un câblogramme au ministère à ce sujet, et quand Preston retourna à Londres, il suspendit Just immédiatement.

Par M. Miller :

Q. Quand vous rapportez ce que Just vous a dit, vous donnez le témoignage d'un homme qui hait M. Preston. C'est le témoignage par ouï-dire d'un autre homme qui déteste également Preston, n'est-ce pas le cas ?

R. Je m'oppose à ce que vous m'attribuiez ces paroles: M. Preston s'est fait des ennemis de ces hommes, et il est leur ennemi.

Q. Vous n'avez pas répondu à ma question ?

R. Si vous voulez la poser de cette manière, c'est votre affaire, si vous croyez qu'il y ait quelque avantage à la faire ainsi.

Q. Ne suis-je pas exact en la posant de cette manière ? Ecoutez encore. Quand vous nous avez dit ce que vous avez appris de Just, alors nous, comme comité, nous recevons d'un homme, qui est vous-même, qui haissez M. Preston, une déposition par ouï-dire de M. Just, un autre homme qui en veut à M. Preston ? Vous le détestez tous deux ?

R. Je ne saurais dire si M. Just hait ou aime cet homme, je puis vous dire mes sentiments à cet égard, mais je ne puis parler pour M. Just. Mon ami, M. Carvell, s'opposera immédiatement à ce que je réponde pour M. Just. Je ne tiens pas à me faire maltraiter par M. Carvell.

Q. Maintenant, un instant. Si je comprends bien, M. Jury, vous n'êtes pas ici pour faire des discours, mais plutôt pour répondre aux questions ?

R. C'est bien, monsieur, continuez.

Q. M. Carvell et M. Monk pourraient s'opposer à ce que vous donniez des témoignages par ouï-dire, mais ils ne l'ont pas fait encore. Maintenant, je vous demande encore, vous avez dit que M. Preston est un ennemi pour vous et M. Just. Est-ce exact ?

R. C'est vrai. Eh bien ! en ce qui regarde——

Q. Arrêtez, répondez à ma question ?

R. J'y réponds à ma manière.

Q. Vous y avez répondu à votre façon. Vous avez répondu à la question, mais vous ne pouvez pas répondre à une autre avant que je ne l'aie posée ?

R. Mais j'allais vous ajouter une explication, autrement ma réponse n'aurait pas été complète.

Q. Vous avez répondu à une question d'une manière complète.

R. Elle n'était pas assez complète pour moi qui fais la réponse.

Q. Vous êtes l'homme qui parlez trop maintenant ?

R. Et vous êtes celui qui me fait parler.

Q. Je m'efforcerai de vous faire parler encore ?

R. Continuez.

Q. Maintenant, je répète la question, et vous pourrez répondre au comité de la manière que vous voudrez. Vous avez dit que M. Preston est votre ennemi et l'ennemi de M. Just. Avez-vous encore quelque chose à ajouter à cela ?

R. Je suis persuadé que M. Preston est mon ennemi et je peux le prouver. Je crois qu'il est l'ennemi de M. Just, mais je ne sais pas ce que ce dernier en pense.

Q. Mais vous pensez qu'il est l'ennemi de M. Just ?

R. Oui, je le pense.

Q. Vous nous avez dit ce que vous pensez. Maintenant, attendez un moment. Etes-vous absolument certain que vous soyez l'ennemi de M. Preston ?

R. Je suis bien sûr qu'il est le mien.

Q. Etes-vous bien certain que vous soyez le sien ?

R. Je suis bien sûr qu'il est le mien.

Q. Just, répondez à cette question: Vous avez dit que Preston est votre ennemi, n'êtes-vous pas bien certain que vous soyez son ennemi ?

R. Quand quelqu'un m'attaque, je me contente de repousser l'agression. Si vous appelez cela être son ennemi, alors je suis son ennemi.

Q. Vous avez dit, l'autre jour, que vous le frapperiez chaque fois que vous en auriez l'occasion ?

R. Si je pouvais le faire honorablement.

Par M. Carvell :

Q. Vous vous amendez ?

R. Pas nécessairement, j'étais la perfection avant cela.

Par M. Miller :

Q. Veuillez m'écouter un instant ?

R. Oui, mais M. Carvell continue à m'ennuyer.

Q. Nous la remettons encore en forme. Quand nous vous avons écouté produire votre témoignage sur M. Preston, vous ne parliez pas d'après votre connaisasnce personnelle, mais d'après ouï-dire? Nous ne faisions que prendre le témoignage d'un homme qui hait M. Preston. N'est-ce pas vrai?

R. Je ne crois pas que Just ait grande amitié pour lui. Je ne crois pas qu'ils couchent ensemble.

Par M. Armstrong:

Q. La raison pour laquelle il n'aime pas M. Preston est parce que ce dernier n'a pas été honnête, qu'il n'a pas été franc?

M. Carvell.—Maintenant, je m'oppose à cela.

Le témoin.—Mon opinion sur M. Preston n'est pas basée sur un ouï-dire. Si vous voulez consulter les dossiers de ce comité de l'année où M. Preston a rendu témoignage contre moi, et je vous montrerai pour quelle raison je ne l'aime pas. M. Preston a dit que l'assistance la plus nombreuse qui ait écouté mes conférences n'était que de 20 femmes et enfants et 6 hommes. Je prouverais par les dossiers de ce comité quelles raisons j'ai de ne pas aimer M. Preston. Je prouverai que la première fois qu'il a comparu devant ce comité, et probablement que quelqu'un fût poussé à lui demander une question au sujet des conférences de M. Jury, il essaya de me déchirer.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Ne lui en vouliez-vous pas avant cela?

R. Non, nous n'avons jamais eu de querelle avant.

Q. Avant que vous ayez rendu témoignage devant ce comité?

R. Je parle maintenant de 1900 ou 1901, la première fois qu'il est venu au Canada après sa nomination. Je dis qu'en ce qui me regarde, je puis dire quelles raisons j'avais pour le haïr. Elles sont dans les dossier. Je ne parle pas d'après ouï-dire; vous pouvez former votre propre opinion à ce sujet. D'abord, vous pouvez lire ce qu'il a dit, ce qu'il a écrit et certifié comme étant vrai, alors que chaque agent de compagnie de navigation de mon district vous dira que c'est le plus malicieux mensonge qu'un homme ait jamais dit.

M. Carvell.—Je m'oppose à ce que le témoin dise que les agents des compagnies de navigation viendront ici pour témoigner. Donnez vos motifs à votre manière?

R. Je les donne à ma façon?

Q. Je n'approuve pas cette manière-là?

R. Alors, j'accepterai la décision du président.

Par M. Blain:

Q. Que dites-vous de vos conférences? Quelle en était l'assistance?

R. J'ai eu jusqu'à plus de 1,500 de plus que M. Preston l'a dit. Mais, quand il prétend que le nombre maximum était de 6 hommes, de 20 femmes et d'enfants, c'est absolument absurde, cependant cet homme affirme sous serment, relit son témoignage et certifie qu'il est vrai. Si vous étiez traité de cette manière par votre supérieur, l'aimeriez-vous?

Par M. Monk:

Q. Je voudrais vous faire dire au comité si M. Preston avait essayé de déranger l'établissement de tous les autres bureaux de travail, à l'exception du bureau canadien du travail, dirigé par Léopold?

R. Je ne connais rien à ce sujet, M. Monk.

M. Armstrong.—Dites-vous qu'il ne l'a pas fait?

M. Carvell.—Je m'oppose à cela.

Le témoin.—Je n'y répondrai pas.

M. Carvell.—Je m'y oppose malgré cela.

Par M. Monk:

Q. Savez-vous si M. Preston ait jamais nié à M. Sifton, le ministre de l'Intérieur d'alors, ou à quelque autre personne, qu'il fût en rapport avec le bureau de travail.

R. Oui, j'ai des copies de ses lettres. Elles sont au dossier au ministère de l'Intérieur en date du 23 juin 1904. J'ai le dossier du ministère dans ma poche, M. Carvell, si vous voulez le voir.

M. Carvell.—Du moment que vous m'assurez que c'est une lettre officielle, M. Jury, je n'y ai aucun objection.

R. (Il dit).—" Maintenant, quant au bureau occupé par Léopold, je crois que le sous-ministre pourra corroborer mon assertion, à savoir, qu'avant la prise de ce bureau par Léopold, j'ai fait mon possible pour que cet appartement fût pris soit par le ministère de crainte que quelqu'un s'en emparât et qu'il ne fût pas bien vu par le gouvernement, ou que celui de l'Industrie et du Commerce le prit pour en faire une agence d'industrie, mais je ne reçus aucun encouragement ni de notre ministère ni de celui de l'industrie et du commerce."

Ensuite, il dit encore au 23 juin 1904 :

" Je ne sais comment m'en laver, sinon de dire que je n'ai jamais eu, que je n'ai pas maintenant et que je n'aurai jamais aucune part à l'affaire en question."

M. Carvell.—C'est très bien.

Le témoin.—Je le crois bien.

Par M. Smith (Nanaimo).

Q. Quelle est la date de cette lettre ?

L'extrait que je viens de lire, est du 23 juin.

R. L'autre extrait est d'une lettre vers la même date.

Ensuite, le 26 octobre 1904, dans une lettre au ministre il dit :

" En ce qui regarde la correspondance qui m'a passé dans les mains, je puis dire sans hésiter que jamais il n'y a eu le moindre blâme contre Léopold." Il y a des témoignages dans ce ministère pour démontrer—— "

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Avez-vous quelque preuve pour démontrer que les assertions de M. Preston dans ces lettres sont exactes?

R. Naturellement, j'ai lu des lettres qui démontrent qu'au lieu d'éloigner les gens qui organisent ces compagnies, il a essayé d'y entrer l'organisateur.

Q. Cet extrait provient-il d'une lettre ?

R. Lequel ?

Q. Dans la lettre que Preston a écrite au ministère de l'Intérieur?

R. Dans celle du ministre de l'Intérieur.

Q. Il a affirmé qu'il n'a pas, qu'il n'aura pas, qu'il n'a jamais eu rien à faire avec le bureau de travail?

R. Et j'ai démontré——

Q. Vous n'avez pas de preuve qu'il l'ait fait.

R. J'ai donné une certaine preuve.

Q. Je ne l'ai pas entendue ?

R. Vous n'étiez pas ici.

Par M. Monk :

Q. Je voudrais vous demander maintenant si, depuis que M. Smart est allé en Angleterre et les faits que vous avez mentionnés au sujet du bureau de travail, vous avez connaissance que des gens des bureaux du gouvernement ont été envoyés à celui de Léopold pour inscrire du monde pour le Canada?

R. Oui, et avec la permission du président, je lirai cette lettre.

Par M. Carvell :

Q. Quelle est cette lettre?

R. La lettre du révérend Leonard Dawson au révérend M. Bridger.

M. Carvell.—Eh bien, comme membre du comité, je demande de voir cette lettre avant qu'elle ne soit lue.

R. Voici la lettre, vous feriez mieux de lire l'originale?

Par M. Blain :

Q. Pendant que M. Carvell lira cette lettre je voudrais vous poser une question. A votre avis, le ministère de l'Intérieur du Canada soupçonnait-il que M. Preston avait quelque relation avec le bureau canadien du travail?

R. Je ne pense pas que le ministère le savait.

M. Miller s'est opposé à cette question.

Le président.—Laissez l'honorable député finir sa question.

M. Blain.—Je ne tiens pas à la répéter. Je demande au président si la question était faisable. Maintenant, M. Preston, veuillez répondre à la question.

Le témoin.—Je m'oppose à ce que vous m'appeliez M. Preston.

M. Carvell.—Je m'oppose à ce que le témoin donne son opinion sur les soupçons du ministère de l'Intérieur.

Par M. Blain :

Q. Selon vous, le ministère de l'Intérieur, représenté par le ministre ou quelque fonctionnaire a-t-il soupçonné que M. W. T. R. Preston ait eu des relations avec le bureau canadien du travail?

Le président.—Je ne crois pas qu'il y ait grand mal à entendre l'opinion de M. Jury. Recevons-la.

R. Bien, je croirais qu'après l'audition de tous les témoignages, ils sont à présent très défiants, mais je ne sais pas qu'aucun de ceux qui sont actuellement dans le ministère de l'Intérieur aient eu des soupçons avant mon arrivée, mais je sais que certaines

personnes qui, auparavant, étaient dans le ministère aurait dû avoir des soupçons, parce que je les avais instruites de la chose.

Par M. Blain :

Q. A quelle époque?
R. Au temps même où M. Smart était en Angleterre.
Q. Vers quelle date était-ce?
R. Au cours de 1904.
Q. Vous dites avoir fait connaître la chose à certaine personne?
R. Je l'ai fait connaître à M. Smart.
Q. Qui à cette époque était le sous-ministre ?
R. Le sous-ministre, et il était en Angleterre en ce temps-là.

M. Carvell.—Je suis heureux de dire que, en qualité de membre de ce comité, je n'ai aucune objection à ce qu'on lise les lettres que M. Jury m'a données il y a quelque temps. L'une a trait à un homme qui voulait aller au Canada et retourner faire visite. Une autre lettre traite d'un homme qui, je crois, désirait être aumônier à bord de l'un des vaisseaux Transatlantiques. Alors, je n'ai aucune objection à ce que les lettres soient lues.

R. M. Monk a demandé si j'avais des preuves que M. Preston a envoyé en haut des gens s'enregistrer chez Léopold après avoir déclaré ne plus s'occuper de cette affaire et après qu'il eût promis qu'il n'enverrait pas d'ouvriers.

M. Carvell.—Vous feriez mieux de procéder à la lecture des lettres.

R. Si j'avais lu une lettre avant de faire un exposé, la moitié des membres du comité auraient oublié la question.

Q. C'est un compliment fait au comité.
R. Bien, vous les avez tant étourdis.
(Lecture) :—

"Vicariat de Saint-Jude,
"Bradford, le 24 mai 1905.

"Cher Bridger,—D'après votre lettre au *Church Times* il y a quelques semaines j'ai la confiance que vous m'obtiendrez un transport gratuit au Canada et retour le 4 juillet.

"Il n'est pas encore décidé si nous irons par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou par la ligne Dominion.

"J'ai vu Preston qui m'a été d'un grand service, et il m'a conseillé d'acheter des billets par l'entremise de Louis Léopold du bureau canadien du travail et qui est aussi l'agent de Mme Arnold Foster. Il peut obtenir pour moi une diminution sur le chemin de fer Canadien du Pacifique si le trajet est continu, le vôtre et celui du navire. Je préfère la ligne Dominion, parce que par voie d'*Ottawa*, il n'y a que les deuxième et troisième classes.

"J'ai obtenu des lettres utiles pour me présenter en Canada et aux Etats, ces lettres demandent des membres de mon parti.

"Les 'Poor Clergy Relief Corporation and Sons of the Clergy' ont eu la bonté d'offrir de l'aide aux filles quelconque du clergé ayant les aptitudes voulues et qui voudraient venir avec moi.

"J'ai été à Londres la semaine dernière et j'ai travaillé activement en ce sens.

"Je puis maintenant offrir aux bonnes environ £25 par année, à part la nourriture et le logement, bien entendu. Ceci est l'opinion des personnes de l'endroit.

"Bien à vous,
"(Signé) LEONARD DAWSON."

Maintenant il y a une deuxième lettre, et je suppose que je devrais la lire en entier.

M. Carvell.—Lisez-la toute.
R.(Lecture):—

"Vicariat de Saint-Jude,
"Bradford, le 25 mai 1905.

"Mon cher Bridger,—Je suis peiné d'apprendre que vous êtes si malade et d'avoir à vous déranger. J'espère que vous serez mieux bientôt.

"W. O. B. Allan a écrit au *C. Times* le 10 mars offrant un billet gratuit aller et retourner au cours de l'été aux prêtres qui seraient prêts à faire la traversée au Canada en qualité d'aumôniers durant les mois de mars et d'avril (j'ai fermé les yeux sur la limite du temps qui se borne à ces deux mois).

"C'est ce à quoi j'ai fait allusion quand je vous ai écrit en mars et ensuite le 14 avril, alors que j'ai fixé au 4 juillet la date du départ.

"Je suis maintenant engagé vis-à-vis de Léopold. Il me donne, *entre nous* une diminution sur chaque billet.

"Mon parti sera composé de trente, peut-être plus, mais les personnes compétentes sont difficiles à avoir. Je veux être aumônier du bateau.

"Dans votre lettre du 27 mars, il est dit: "Nous serions heureux de faire des arrangements pour obtenir une bonne servante et la payer". J'espère que vous n'avez pas changé d'idée car j'ai dit la chose à tout le monde, et cela m'a donné de la popularité.

"J'écris à Léopold ce soir pour savoir quel vaisseau partira le 4 juillet. Je vous en donnerai connaissance.

"Bien à vous,
"(Signé) LEONARD DAWSON."

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Est-ce que le monsieur qui parlait d'être aumônier sur un vaisseau est le même qui a écrit la première lettre?

R. Oui, le même homme. Il n'avait pas honte de prendre une petite partie de l'entre nous.

Par M. Armstrong :

Q. M. Preston a dit être engagé vis-à-vis de Léopold?

R. Non.

Q. Qu'il obtenait une commission?

R. M. Preston n'a pas dit qu'il était engagé vis-à-vis de Léopold, c'est l'écrivain de cette lettre qui l'a dit.

Par M. Monk:

Q. Maintenant, M. Jury, il a été déclaré en Chambre l'autre jour, par M. Carvell, je crois, que vous avez eu avec M. Preston des difficultés au sujet de vos dépenses de voyages. Avez-vous admis la chose?

R. Jamais. J'ai donné la raison de ma querelle avec Preston en premier lieu, et c'est la seule raison qui a été donnée. M. Carvell n'a pas poussé plus loin la question. Il m'a demandé ensuite si M. Preston n'avait pas fait rapport contre moi et j'ai répondu: "Oui", mais il s'est passé, je crois, cinq ou six ans entre le temps du rapport et le moment où a commencé notre querelle.

Q. Voulez-vous dire au comité quel était le règlement relativement aux dépenses de voyage quand vous êtes arrivé en Angleterre, et s'il avait été observé et modifié?

M. Carvell.—Voulez-vous me permettre de faire remarquer que vous confondez le mot "règlement" avec le mot "coutume"?

M. Monk.—Bien, règlement ou coutume.

R. Je pourrais dire que quand j'ai été en Angleterre il n'y avait pas de règlement mais il y avait une coutume. Les agents voyageaient comme ils voulaient, et plus tard

ils demandaient la première classe. J'ai à ce sujet une meilleure autorité que moimême. J'ai l'autorité de M. W. T. R. Preston. Voici l'extrait d'une lettre de ce monsieur à lord Strathcona:—

"17 RUE VICTORIA,
LONDRES, S.O., le 29 mai 1899.

"Relativement aux dépenses de voyage des agents à travers la Grande-Bretagne et l'Irlande, je trouve en examinant les registres du bureau de Londres, que les agents actuels, suivant les précédents établis par leurs prédécesseurs, ont eu en général la permission de demander le prix d'un billet de chemin de fer de première classe. Quand l'allocation de $4 par jour pour les dépenses fut enlevée il y a plusieurs années et qu'ils reçurent instruction de faire en détail le compte de leur voyage, alors naturellement ils ont été entraînés à charger les taux de première classe, puisqu'il n'y avait pas de règlement précis définissant la nature des dépenses entrant sous ce titre. Je n'ai pas besoin de mentionner à Votre Seigneurie dans ce rapport, comme je l'ai déjà fait verbalement, que les billets de troisième classe en Angleterre, en Ecosse et pays de Galles sont les plus généralement en usage par les gens de ces pays, et que les wagons de troisième classe en chemin de fer fournissent à peu près toutes les commodités nécessaires aux besoins et au confort des agents des ministères".

Je pourrais dire qu'après cette lettre, M. Preston nous a ordonné de voyager en troisième classe. Nous n'avons pas voulu accepter le paiement de la troisième classe et les agents, en corps, ont fait appel au ministère qui a réglé qu'on dût recevoir le montant déduit par M. Preston. Il a dû nous l'envoyer après en avoir reçu l'ordre du ministère, et rien de plus n'a été dit au sujet des dépenses de voyage jusqu'au temps où M. Preston est venu au Canada, non la dernière fois, mais celle d'avant, et un de mes amis est venu me dire: "Jury, vous faites mieux de faire attention au sujet de votre affaire de dépenses de voyage'. J'ai dit, 'Pourquoi'? Il dit, 'Preston va au Canada pour vous faire scalper au sujet des dépenses de voyage."

Par M. Smith, (Nanaïmo) :

Q. En quelle année était-ce ?

R. Je ne pourrais en préciser la date, mais c'est l'avant dernière fois que M. Preston est venu au Canada et qu'il a rempli le *World* et le *Télégram* de Toronto qui les premiers ont fait circuler cette affaire.

Q. Je veux vous suivre si possible, et y voir clairement dans ce témoignage et je veux trouver le temps où la chose eut lieu.

R. Il n'y a pas un an de cela.

Q. Moins d'une année? Alors il s'est écoulé un lapse de temps de quatre à cinq ans?

R. C'est la dernière fois qu'il était ici, et je ne doute pas que plusieurs des membres du comité se rappelleront un article à double charge qui a rempli deux colonnes du *World* et aussi du *Télégram* relativment à cette question. C'était lorsqu'il était venu me faire scalper. J'ai dit à mon ami qui, lui aussi connaissait Preston qu'il n'y avait pas de danger pour cela, parce que le ministère avait toujours connu la chose et qu'il avait donné ordre à Preston de nous payer quand il a cessé de le faire. A son retour, il vint me voir au sujet des dépenses de voyage, après m'avoir écrit cette lettre marquée "Très privée et confidentielle", dans laquelle il disait qu'il se rendait chez moi pour avoir une conversation franche et amicale. Il s'est informé de choses touchant les billets de troisième classe. Je lui ai dit que je voyageais en troisième classe, mais que je demandais le prix de la première comme nous l'avions toujours fait. Tous ceux qui me connaissent savent que je faisais cela ouvertement, il n'y avait pas de cachette là-dedans. La première fois que Preston vint me voir, c'est-à-dire quand il vint en Angleterre la première fois, en arrivant à Liverpool il se présenta à mon bureau et parla de la manière par laquelle il commencerait à conduire son affaire. J'étais là depuis deux ans et connaissais mieux les affaires que Preston. Nous avons parlé de l'émigration et j'ai dit, "il y a une chose que je veux

vous dire. Je demande touours le prjix du billet de première quand je voyage quoique je ne voyage pas toujours ainsi. Nous devons faire face aux dépenses des Canadiens venus seuls s'échouer ici ainsi que différentes autres choses, et la différence entre les billets de première et de troisième classe sur chemin de fer sert à couvrir ces dépenses ".

M. Preston a dit, " Je ne veux pas faire cela, parce que je ne veux pas me mettre la corde au cou pour Colmer ni aucun autre. " Il n'a jamais dit, " Ne faites pas cela. C'est mal." Il ne s'est jamais opposé à la chose. S'il regardait cette affaire comme frauduleuse, comme il le dit maintenant, n'était-ce pas son devoir de me rapporter au ministère quand il a eu, en premier lieu, connaissance de la chose?

Q. Vous a-t-il déjà envoyé des instructions ?

R. Jamais transmis d'instructions.

Q. Il ne vous a jamais adressé une lettre officielle ?

R. Non, jusqu'à il y a au delà d'un an, le temps auquel je fais allusion quand il est revenu du Canada.

Q. Il n'a jamais porté de plainte particulière au ministère ?

R. Il n'a jamais officiellement porté de plainte, et nous n'avons rien entendu de plus au sujet des voyages. Il a déduit la différence entre les billets de première et de troisième classes sur les chemins de fer et il a dû nous le payer, il a dû nous envoyer un bon pour la différence, et il a eu ces instructions du ministère, et, comme je l'ai dit rien de plus n'a été entendu à ce sujet jusqu'à ce qu'il soit venu au Canada et a fait la chicane par voie des journaux.

Par M. Blain :

Q. En quelle année le gouvernement lui a-t-il donné instruction de vous payer ?

R. Je ne saurais vous dire.

Q. Vers quelle année ?

R. Je ne saurais vous dire même vers quelle année. Je crois que ce pouvait être en 1903, ou à peu près.

Par M. Monk :

Q. Relativement à ces accusations. Je vois qu'il a été dit dans un article daté d'Ottawa, et qui semble inspiré, article qui a paru dans le *Evening Telegram* de Toronto le 6 janvier dernier et qui prétend que la différence entre le tarif de première et de troisième classes se monte à £150 sterling par année. Ce calcul est-il exact ?

R. Non, il ne l'est pas, il est faux.

R. Oui. Nous sommes supposés avoir fait $750 avec nos dépenses de voyage. Maintenant je vais lire les chiffres pris dans le rapport de l'auditeur général de 1898-99 à 1904-05 inclusivement. (Lecture.) " En 1898-99, $507.18; 1900, $452.70; 1901, $484.16; 1902, $501.16; 1903, 360.37; 1904, $267.10; 1905, $252.93.". Il faut que je sois bien fin si j'ai pu faire de cela $750 par année.

Q. Ce sont là vos dépenses totales ?

R. C'est mon compte de chemin de fer au complet, duquel je suis accusé d'avoir fait $750 par année.

Par M. Crockett :

Q. Vous avez payé des billets de troisième classe les deux dernières années ?

R. Non, j'ai chargé le prix des billets de première. Je ne sais pas quand j'ai reçu du ministère les instructions de le faire, mais c'est tout de même le prix du billet de première. Je voyage en première classe et charge le prix de ce billet. Le pays ne fait pas un sou, et cela me prive de l'argent pour me traiter, c'est tout.

Par M. Jackson (Elgin):

Q. Prenez entre Londres et Liverpool, quel est le prix du billet de première ?

R. 33 schillings.

Q. Et le prix du billet de troisième ?

R. 16s. 6d.

Q. C'est exactement la moitié ?

R. C'est vrai, mais vous voyez je ne vais pas à Londres, parce que ce n'est pas dans mon district.

Par M. Monk :

Q. Votre devoir vous appelle à voyager considérablement ?

R. Oui.

Q. Toujours relativement à ces dépenses de voyages. Est-ce que l'inspecteur a envoyé au gouvernement ici des copies de sa correspondance avec vous sur ce sujet, et avez-vous vu ces copies, et sont-elles identiques à la correspondance que vous avez à ce sujet ?

R. J'ai vu la correspondance au ministère, et elle n'est pas exacte. Comme je l'ai déjà dit au comité, la lettre dans laquelle je l'accusais d'avoir fait un mensonge sournois et de propos délibéré, était marquée " Personnelle " sur l'enveloppe et sur la lettre. Ensuite, il y a une lettre qu'il m'a écrite, la lettre de " l'entretien franc et amical ". Quand il me l'a envoyée, il l'a marquée " privée et confidentielle ". En l'envoyant au ministère elle n'est pas marquée " privée et confidentielle ". Ensuite, il y avait une lettre qu'il m'a écrite me disant qu'il me donnait des instructions du ministère. En envoyant au ministère la lettre qu'il m'a écrite, il a omis le paragraphe qui disait qu'il avait reçu du ministère l'autorisation de me dire ceci. Ensuite, il y a une autre lettre qu'il n'a pas emportée du tout. Il y en a une autre que je lui ai écrite à l'occasion de son examen de mes dépenses de voyage, quand il a soustrait la différence entre le prix du billet de première et de troisième et n'a pas voulu me la payer. Je lui ai écrit une lettre et lui ai dit que je me souvenais parfaitement avoir voyagé en première classe pour aller à Hull et en revenir. Que j'avais été à Sheffield deux fois et avais voyagé la première fois en première et la deuxième en seconde. Je lui ai dit, " Je vous donne ma parole d'honneur que j'ai voyagé en première en ces deux circonstances ". Il n'a pas voulu prendre ma parole d'honneur et il n'a pas voulu l'accorder. Il n'a pas envoyé cette lettre dans laquelle j'ai donné ma parole d'honneur parmi les autres correspondances au ministère.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Dites-vous qu'il a mutilé la correspondance publique?

R. Il n'est pas nécessaire que je le dise. Tout membre du comité peut aller au ministère et lire les lettres. Elles sont là.

Par M. Carvell :

Q. C'est en quoi vous prétendez qu'il a mutilé la correspondance?

R. Certainement.

Par M. Blain :

Q. Y a-t-il d'autres agents d'émigration qui voyagent en troisième classe et se font payer la première?

R. Je ne saurais répondre à cela.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Savez-vous comment voyage M. Preston?

R. Je ne le sais pas. Je suis porté à croire qu'il doit voler, il est si bon qu'il doit avoir des ailes.

Q. Savez-vous que Preston avait une passe?

R. Je n'en sais rien.

Par M. Monk :

Q. Relativement à l'immigration continentale, on nous a dit que la tâche de recruter des émigrants du continent a été rendue très difficile. Que pensez-vous de ces difficultés?

R. Mon opinion, M. le président, c'est qu'il y a beaucoup d'immigration.

Par M. Carvell :

Q. Basée sur des connaissances?

R. Basée sur des faits.

Par M. Monk :

Q. Nous voulons avoir votre opinion.

R. Mon ami, M. Carvell, a dit basé sur des connaissances.

Q. Je désire connaître votre opinion au sujet de ces difficultés?

R. J'ai ici une liasse de correspondances que je ne crois pas être appelé à lire, mais qui pourraient servir de pièces à conviction venant des agents des lignes de paquebots. Ce sont ceux qui enregistrent les passagers. Dans ces lettres, ils vous disent comment ils font leur travail, leurs annonces, comment ils distribuent leurs matières à lire, et en quoi ils agissent de la même manière que la *North Atlantic Trading Company.* Tout ce qu'ils font eux-mêmes et ils peuvent être inspectés en n'importe quel temps. Bien, huit hommes enregistrant pour la ligne Allen seule, au cours d'une période de six mois à quatre ans a envoyé 4,707 personnes. Puis, relativement à la prétendu difficulté qui existe dans le recrutement d'émigrants sur le continent européen, quand je vous exposerai les chiffres du nombre de personnes que ces agents d'enregistrement ont inscrit pour les Etats-Unis, je crois que le sens commun du comité montrera de suite la somme de difficultés qui peut se présenter. Maintenant, du continent européen sans comprendre les îles britanniques, au cours de l'année 1905, selon le rapport du commissaire général de l'émigration, il est entré aux Etats-Unis durant cette année, 828,-046 personnes. Maintenant, je demanderais à ce comité, comme un comité bien sensé—

M. Carvell.—Je m'oppose à ce que vous demandiez telles questions. Dites-nous vos faits.

R. Je le laisserais à ce comité, je le lui soumettrais afin qu'il juge si on a mis des obstacles bien graves. Je prétends qu'il ne peut en avoir eu de grands et je vais exposer la chose d'une autre manière; il ne peut y avoir eu beaucoup d'obstacles quand les agents de paquebots qui ne peuvent faire aucune affaire là, d'après ce qu'on nous dit, ont envoyé au-dessus de 800,000 personnes des pays du continent aux Etats-Unis dans cette même année. Je crois que cette réponse est concluante en toutes choses.

Par M. Monk :

Q. Alors, suivant cette opinion, il n'y a rien qui se fait par la North Atlantic Trading Company qui ne pourrait se faire tout aussi bien par les agents locaux des paquebots. Nous n'avons eu que les noms de deux personnes sur la liste de la North Atlantic Trading Company, M. Almquist de Christiana, et M. Cohen. A part ceux-ci quels sont leurs agents d'affaires à travers le continent? Les affaires se font naturellement par les agents locaux de paquebots.

M. Monk.—Pour ma part, je n'ai aucune autre question à poser au témoin.

Par M. Crockett :

Q. Ces agents locaux de paquebots ont-ils une commission sur les billets qu'ils vendent?

R. Ils reçoivent une commission, mais la North Atlantic Trading Company reçoit la prime.

Par M. Carvell :

Q. Je ne faisais pas partie du comité des comtes publics cette semaine, mais quelle lettre avez-vous écrite à M. Griffith le 7 juillet 1905 et qui a été lue à ce comité?

R. Oui, j'en ai ici une copie.

J'en ai aussi une copie ici que je vais lire :

LIVERPOOL, le 7 juillet 1905.

" Cher GRIFFITH.—J'ai reçu votre lettre hier soir trop tard pour y répondre. Je vais vous raconter comment j'ai pu avoir celle de Preston à Ennis. Le jour où M. Ennis a reçu la lettre de Preston dans laquelle celui-ci parle des unions ouvrières et demande son renvoi, j'ai eu affaire à M. Ennis. Au cours de notre entretien au sujet de nos affaires, celui ci a été demandé en dehors de l'appartement pour parler à quelqu'un et il a laissé la lettre sur son bureau. M'apercevant que cette lettre était de Preston au sujet de ce corps, je n'ai eu aucun remords de conscience à la lire. Quand M. Ennis est revenu, je l'ai vu mettre la lettre dans une grande enveloppe où il semblait y en avoir d'autres, et placer cette enveloppe dans une des divisions de son pupitre. J'ai pensé que la lettre pouvait être utile concernant cette institution, aussi j'ai remarqué particulièrement où elle se trouvait. A son retour au Canada, Preston m'a écrit la lettre privée, franche, amicale et confidentielle que je vous ai envoyée il y a quelques temps (que, sur l'à propos je vous prie de me renvoyer) ; et après avoir eu l'entretien mentionné dans la lettre ci-haut, dans laquelle il s'est informé au sujet de mes voyages, et où je lui ai dit que je voyageais ordinairement en première et portais en compte ce taux, et fort des renseignements qu'il avait ainsi obtenus, il a refusé d'accepter mon compte. J'ai pensé qu'il serait bon de rentrer en possession de cette lettre, si possible, à cause de l'attitude irraisonnable qu'il prenait à ce sujet ainsi qu'en diverses matières. Comme vous le savez, mon devoir m'appelle très souvent au bureau de M. Ennis, et j'ai eu occasion de revenir à l'enveloppe où je lui avais vu mettre la lettre, et quand je l'ai ouverte j'ai vu qu'elle contenait toute la correspondance depuis la fondation du bureau du travail. J'avais, à mon bureau, du papier de Preston et j'ai fait faire là dessus des copie des lettres. Je suis certain que vous vous rappellerez que j'ai emporté à Londres les copies et leur original et vous les ai montrés ainsi qu'à M. Just qui tous deux les avez vus pour la première fois. A mon retour de Londres, après vous avoir laissé les copies des lettres et vous avoir demandé de les montrer à lord Strathcona, je les ai replacées. Ensuite, j'ai montré à Mon Ennis les copies faites sur le papier de Preston, lui laissant penser que ces lettres venaient du bureau de Preston, et je lui ai dit que j'en avais laissé des copies pour Lord Strathcona et m'attendais à ce qu'il aurait besoin des copies originales. Vous savez tout ce qui s'est passé depuis. Voyant que dernièrement l'honorable Sydney Fisher a dit à la chambre des communes que Preston n'avait rien à faire avec le bureau, je crois qu'il est urgent que Lord Strathcona fasse savoir au gouvernement qu'il a encore des fonctions et ainsi des personnes innocentes seront——sauvées du dommage que Preston pourrait leur causer sous ce rapport.

" Je puis justifier ma conduite en cette affaire, vu que depuis longtemps j'avais la certitude que des relations existaient de longue date entre Preston et Léopold, et j'étais convaincu d'agir dans l'intérêt public en agissant ainsi.

" Bien sincèrement,

" (Signé) ALFRED F. JURY.

" M. W. L. GRIFFITH,

" 17 rue Victoria, Londres."

Q. Est-ce une copie de la lettre que vous avez lue au comité des comptes publics ?

R. C'est une copie de la lettre que j'ai écrite et envoyée à M. Griffith.

Par M. Blain :

Q. Mettez-vous ces lettres dans les mains du comité. Que sont-elles ?

R. Je les place dans les mains du comité s'il veut les accepter. Ce sont des lettres continentales.

Par M. Carvell :

Q. Je m'oppose à cela à moins qu'il me soit permis d'abord de les examiner.

Par M. Blain :

Q. Cette lettre ayant été lue, j'aimerais à recevoir l'explication de M. Jury à son sujet ?

R. Je pourrais dire que j'ai déjà donné des explications à l'autre comité. Cette lettre indique qu'elle avait été écrite pour protéger M. Ennis; il avait peur de me donner les lettres craignant que Preston lui fit du mal; et quand il consentit à me les remettre j'ai consenti à le protéger et à me porter garant de tout ce qui pourrait atteindre son nom. Cette lettre avait tout bonnement été écrite pour cette raison. Depuis mon retour, quelques-uns de mes amis ont dit que le fait d'avoir dérobé ces lettres créait une mauvaise impression contre moi et qu'ils étaient anxieux d'obtenir de M. Ennis la permission de dire qu'il m'avait permis de me servir de ces lettres. Cette demande a été faite contrairement à ma manière de voir et à mon désir, parce que je pouvais supporter ce qu'il y avait d'odieux dans le fait de m'être procuré les lettres en exposant pourquoi je les avais en ma possession, si je pouvais montrer que mon supérieur agissait contrairement aux instructions du ministère et des intérêts du pays, je pouvais m'en rendre responsable. Mais mes amis ont insisté afin que j'envoie un message à M. Ennis lui demandant de me permettre de me servir de son nom. Le message fut envoyé, et voici la réponse.

" Jury, gouvernement, Ottawa.

" Oui, je vous permets de vous servir des lettres.

" ENNIS.

" Liverpool, le 18 mai 1906."

Par M. Monk :

Q. Voulez-vous y inclure ces pièces ?

R. Non, ces pièces appartiennent au comité des comptes publics et il me les a prêtées pour venir ici ce matin en cas que ce comité eût le désir de les examiner.

Q. Elles sont au dossier là-bas.

R. Oui, ordre a été donné à cet effet.

Q. Avez-vous une copie de votre message à M. Ennis ?

R. Non, mais je puis en obtenir une copie du bureau télégraphique. De fait je ne l'ai pas envoyé, c'est un de mes amis qui l'a fait.

Q. Ce message a-t-il été envoyé par vos amis conservateurs ?

R. Non, monsieur, M. Griffith l'a envoyé c'est un bon libéral, il l'a été toute sa vie.

Par M. Blain :

Q. Relativement à cette assertion de M. Carvell au sujet de vos amis conservateurs, pourrais-je vous demander quelle était votre occupation au Canada quand vous avez été nommé par le gouvernement pour aller dans les vieux pays ?

R. J'exerçais l'état de tailleur à Toronto.

Q. Avez-vous fait autre chose ?

R. Bien, je n'ai rien fait pour gagner de l'argent.

Q. Je ne demande ceci que parce que M. Carvell a parlé de " vos amis conservateurs ", et il me semble que vous n'apparteniez pas au parti conservateur et c'est pour cette raison que je vous le demande.

R. Je n'ai jamais encore été accusé de cela.

M. Carvell.—Jusqu'à très récemment.

Par M. Blain :

Q. Qu'avez-vous fait ?

R. Je m'en allais chez moi, je dînais et me couchais le soir.

Q. Avez-vous parlé en faveur du parti réformiste ?

R. Oui, c'était l'opinion générale; j'ai souvent parlé en faveur du parti réformiste, et en faveur du parti ouvrier, et des chefs d'industrie.

Q. Avez-vous déjà parlé en faveur des conservateurs ?

R. Jamais, si ce n'est quand un conservateur se présentait comme candidat du parti ouvrier contre le candidat libéral, mais là où deux hommes se présentaient, l'un libéral et l'autre conservateur, j'ai parlé en faveur du libéral.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Vous vous dites indépendant?

R. Vraiment, je ne sais pas quoi me dire à présent.

Par M. Savoie :

Q. Avez-vous suivi vos amis conservateurs actuellement?

R. J'ai des connaissances, j'ai des amis des deux côtés. Je laisse ces lettres entre les mains du comité afin qu'il puisse y référer à son gré.

Par M. Monk :

Q. Mais cet état de compte que vous avez soustrait des lettres?

R. Je n'ai rien soustrait.

Q. Les chiffres.

R. Oui, je mettrai cela au dossier.

Par M. Armstrong:

Q. Avez-vous d'autres lettres qui touchent à cette question?

R. Non, il n'y a pas d'autres lettres que je désire lire; il n'y a qu'une remarque que je désire faire et c'est au sujet de la lettre que vient de lire M. Carvell. Ceux de vous qui étaient dans le comité des comptes publics, se souviendront que M. Preston a donné le contenu abrégé de cette lettre, et ceux de vous qui étaient présents se rappelleront qu'il a appuyé sur une partie de son compte rendu de cette lettre. Il a dit que dans cette lettre j'avais dit à M. Griffith——

M. CARVELL.—Arrêtez.

R. Il est constaté au dossier.

M. CARVELL.—Je ne sais pas si ce témoin est appelé à juger si le témoignage de M. Preston est vrai ou faux. Nous avons le témoignage de M. Preston au comité des comptes publics.

Par M. Monk :

Q. Je soulève le point d'ordre, M. le président, que le témoin a demandé la permission de donner une explication personnelle. Il a eu la permission de continuer et je ne crois pas que nous dussions l'interrompre; c'est une injustice faite au témoin.

R. C'est une question qui me concerne beaucoup, parce que dans l'abrégé de cette lettre par M. Preston au comité des comptes publics, il a dit que M. Jury avait affirmé qu'il était déterminé à obtenir les lettres privées de Jury. Il a appuyé sur les "lettres privées".

Par M. Knowles :

Q. Cette explication devrait être donnée devant le comité des comptes publics; c'est là que le témoignage a été rendu.

R. J'ai fini. Tout ce que je voulais dire était que tout ce qu'il a lu dans cette lettre à haute voix, n'y était pas contenu. C'est-à-dire que j'ai dit que je prendrais ses lettres privées. Il a appuyé sur le mot "privées". Vous voyez que dans mes lettres il n'y a pas un mot de cela.

Le témoin s'est retiré.

M. MONK.—Je fais la motion que le témoin soit libéré.

Adoptée.

Après avoir examiné la copie de mon témoignage je l'ai trouvée exacte.

ALFRED F. JURY.

IMMIGRATION AU CANADA, 1905-06.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DE COMITÉ N° 34,
MERCREDI, le 4 avril 1906.

Le comité spécial permanent d'Agriculture et de Colonisation s'est réuni ici aujourd'hui à 10 heures a.m., M. McKenzie, président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT.—M. Scott, surintendant de l'immigration, nous adressera la parole ce matin sur "l'arrivée des immigrants et leur établissement en Canada". J'ai bien le plaisir de vous présenter M. Scott.

M. SCOTT.—Le président a été assez bon pour m'adresser un mémoire, l'autre jour, me priant de me tenir prêt à vous donner des renseignements au sujet des agences d'immigration britanniques, continentales et des Etats-Unis, comment et quand sont faits les rapports des agents, et aussi, au sujet des bonis. Je crois que ce mémoire vient de M. Monk, d'après ce que m'a dit le président. Je désirerais savoir si vous désirez des renseignements sur les bonis britanniques, continentaux ou des Etats-Unis?

IMMIGRATION DU ROYAUME-UNI EN CANADA.

En Grande-Bretagne et en Irlande, le travail d'immigration se poursuit de la même façon depuis nombre d'années. Les principaux postes où nous avons des agents salariés sont au nombre de sept en Grande-Bretagne, savoir: Londres, Birmingham, Liverpool, Cardiff, Glasgow, Dublin et Belfast. Le travail est fait au moyen de la publicité, de conférences, entrevues personnelles et la distribution de littérature.

Par M. Wilson :

Q. Quels sont les appointements de ces messieurs ?

R. Ils paraissent dans le rapport annuel. En outre de la publicité c'est-à-dire les annonces dans les journaux, nous avons deux véhicules-annonces qui circulent à travers diverses parties de la Grande-Bretagne. Un de ces véhicules est mû par l'électricité, et l'autre est traîné par des chevaux. Ces véhicules sont conduits à travers les divers villages de la Grande-Bretagne. Outre cela, nous avons un nombre de délégués agricoles qui visitent la Grande-Bretagne.

Q. Leurs noms et leurs salaires paraissent-ils dans le rapport?

R. Ils devraient être dans le rapport de l'an dernier. Je parle du dernier exercice.

Par M. Blain :

Q. Quand le système de véhicules-annonces a-t-il été adopté ?

R. Il est en vogue depuis deux ans. La voiture électrique a été expédiée l'an dernier. Un des véhicules a été construit en ce pays, et l'autre a été construit en Grande-Bretagne.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Combien y a-t-il d'hommes par voiture ?

R. Deux. En outre de cela, nous payons une prime aux agents de transport en Grande-Bretagne qui incitent les immigrants à venir en ce pays. Il y a environ trois mille agents de transport en Grande-Bretagne.

Par M. Sproule :

Q. Quel est le boni qui leur a été payé ?

R. Jusqu'au premier du mois, la prime pour les immigrants britanniques était de sept schellings pour les adultes, et trois schellings et six pence pour les enfants âgés de un à douze ans. Ces chiffres ne s'appliquent pas à l'Armée du Salut qui, en considération de l'annonce extraordinaire qu'elle fait, reçoit douze schellings. Cette prime a été payée pour les agriculture et les domestiques, et toutes personnes d'un autre état qui déclarent leur intention de se livrer à l'agriculture en Canada.

Q. Est-ce que cela est payé aux agents des paquebots ?

R. Aux agents de paquebots qui, dans les vieux pays, vendent les billets de transport.

Q. En outre de cela, nous payons aussi à certaines sociétés ?

R. La même prime seulement.

Q. Nous payons la même prime à nombre d'autres personnes ?

R. Aux agents de transport seulement.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Vous nommez quelques agents de transport, et vous les payez, est-ce cela ?

R. Non.

Q. A quelques-uns, vous payez douze schellings, et à d'autres, sept ?

R. Cela a été fait jusqu'à l'an dernier, excepté pour l'Armée du Salut.

Q. Comment les nouveaux arrangements affecteront-ils la prime de l'Armée du Salut ?

R. Celle-ci recevra la même prime que les autres agents de transport. Le premier de ce mois, la prime est devenue la même pour tous les agents de transport.

Q. Ils recevaient plus avant cela, et maintenant ils reçoivent le même montant ?

R. Le premier du mois courant, la prime à tous les agents de transport est devenue la même, soit une livre sterling par ttêe.

Par M. Sproule :

Q. Ne payez-vous pas au refuge Barnardo ?

R. Aux écoles dirigées par le Bureau des Gardiens (*Board of Guardians*).

Q. A quelles autres sociétés payez-vous ? Je crois qu'il y a plusieurs autres sociétés qui sont payées ?

R. Qu'entendez-vous par sociétés ?

Q. J'entends les sociétés qui ont pour objet d'amener des gens en ce pays ?

R. Il n'y a que les agents de transport. La *East End Immigration Society* et toutes les autres sociétés sont des agences de transport. Elles émettent leurs propres billets, et nous leur payons une prime. L'Armée du Salut est aussi une agence de transport.

Q. Vous les appelez tous des agents de transport ?

R. Ils sont tous des agents de transport. Même l'Armée du Salut émet ses propres billets.

Q. Pouvez-vous nous donner les noms des agents de transport que vous avez employé l'an dernier ?

R. Il y en a environ trois mille. Nous recevons des compagnies de paquebots une liste de leurs agents. Je présume qu'elles consentiront à remettre une liste de leurs agents. Il y a plusieurs agents, comme de raison, qui ne font rien du tout. Les noms de ceux qui travaillent et reçoivent la prime paraissent dans les Comptes Publics.

Q. Dans les Comptes Publics. Autant vaudrait chercher une aiguille dans une meule de foin que de chercher quelque chose dans ce livre ?

R. Le système qui a été suivi est très simple, si l'on veut bien examiner un des manifestes. J'en ai montré une copie à M. Wilson, un jour, lorsqu'il est venu à mon bureau. Par exemple, voici un bateau en particulier, le *Lake Manitoba*, de la ligne du C.C.P. qui est parti de Liverpool le 20 juin dernier. Voici une liste des agents

qui ont reçu la prime pour ce paquebot, ayant expédié des passagers de la classe sur laquelle nous payons des primes. J'ai apporté ce manifeste comme échantillon.

Q. Ce n'est qu'un bateau. Cela ne donne aucune idée du chiffre total ?

R. Il y a environ trois mille agents de transport dans les vieux pays. Par rapport à ce cas particulier, j'ai apporté ce manifeste pour vous faire voir les noms des agents et les sommes qu'ils devaient recevoir.

Par M. Monk :

Q. Vous allez produire cela devant le comité?

R. Vous pouvez l'avoir. J'aimerais qu'il me fut remis aussitôt après avoir été examiné.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Je désirerais savoir pour quelle raison la prime a été augmentée sur les gens venant de la Grande-Bretagne?

R. Comme je l'ai déjà dit, nous payions pour les agriculteurs—cultivateurs et garçons de fermes—et les domestiques, et pour chaque classe de gens qui déclaraient à nos agents des ports océaniques qu'ils avaient l'intention de se livrer aux travaux de la ferme en ce pays. Nous avons découvert que des artisans déclaraient leur intention de faire de la culture en ce pays. Ils s'y livraient, en effet, pendant un mois ou deux, peut-être trois mois, mais ils ne tardaient pas à s'en aller dans les villes, ce qui ne nous convenait pas. Nous changeons entièrement la classe de gens sur lesquels nous payons les primes.

Q. Mais, sans une augmentation de la prime, vous avez une augmentation continue dans le chiffre de l'immigration de la Grande-Bretagne?

R. Oui.

Q. Alors, dans quel but la prime a-t-elle été doublée?

R. Parce que nous désirions stimuler les agents des compagnies de paquebots des vieux pays qui recevaient une prime, afin qu'ils nous envoient en plus grand nombre la classe de gens que nous désirons, savoir: les agriculteurs, les garçons de fermes et les domestiques.

Q. Lorsque vous avez fait ce changement, pourquoi ne pas avoir fait la même chose pour les agences européennes. Par exemple, la "North Atlantic Trading Company" ?

R. De quelle manière ?

Q. En donnant pour les enfants comme pour les adultes ?

R. Nous le faisons. Nous convenons de payer une prime de dix schellings.

Q. Cela n'est que la moitié seulement ?

R. Pour l'immigration continentale, nous ne payons rien du tout pour la publicité. En Grande-Bretagne, nous payons pour toute la publicité.

Q. Je ne sais pas. Il y a des états dans le rapport de l'Auditeur général démontrant qu'il y a eu un grand nombre de brochures imprimées dans les langues étrangères?

R. Elles sont distribuées dans les Etats.

Q. Entièrement ?

R. Entièrement.

Q. Bien, je vois que vous avez chargé quelques brochures à la "North Atlantic Trading Company" ?

R. S'ils ont payé pour, nous leur en tiendrons compte. Nous ne prétendons pas faire des impressions gratuitement pour eux; mais nous le faisons en Grande-Bretagne.

Par M. Sproule :

Q. D'après ce que je vois, vous demandez simplement aux immigrants s'ils se proposent de se livrer à la culture lorsqu'ils viennent ici?

R. Nous faisons cela aux ports océaniques.

Q. Ce sont là tous les renseignements que vous recevez concernant la classe à laquelle ils appartiennent ?

R. Oui, ils sont interrogés sur leur âge et leur occupation.

Q. Quelle occupation ils ont suivie?

R. A quelle occupation ils étaient engagés dans les vieux pays. Le manifeste, je puis le dire, est préparé par l'écrivain du vaisseau qui n'est pas un officier du gouvernement du tout, et certifié par le capitaine.

Q. J'aurais cru qu'un employé du gouvernement devrait faire ce travail, et voir à ce que certaines classes seulement soient envoyées?

R. Quiconque a de l'argent peut acheter un billet.

Q. Mais, s'il a l'argent, aura-t-il la prime?

R. Non, mais je dis que n'importe qui peut acheter un billet dans les vieux pays.

Q. La raison qui me fait demander cela, c'est parce que je sais que plusieurs hommes sont venus ici se disant garçons de fermes, et qu'ils venaient pour se livrer à la culture. J'ai pris la peine de m'enquérir, et j'ai découvert que dans six ou sept cas pas un seul de ces hommes n'avait travaillé une heure de sa vie sur une ferme.

R. Cela peut être bien vrai.

Q. Cependant, ils ont été envoyés ici et désignés comme employés de fermes?

R. Non, ils n'étaient pas désignés comme garçons de fermes. Ils sont envoyés ici pour se livrer à l'agriculture. Sur une ferme anglaise, l'ouvrier est aussi bien payé qu'ici, et en outre, il a de l'ouvrage pendant toute l'année, au lieu de sept ou huit mois.

Q. Il me semble que cela n'est pas la question. Il s'agit de savoir si nous sommes trompés ou non au sujet des classes de gens qui nous arrivent?

R. Je ne le crois pas. Le manifeste démontre les faits.

Q. Quelques-uns ont habité Londres toute leur vie. Lorsqu'il leur a été demandé quelle était leur occupation, ils ont répondu : Nous avons fait tout ce que nous avons trouvé à faire. Un ou deux furent interrogés pour savoir s'ils avaient déjà travaillé sur une ferme, et la réponse a été: non. Il est absolument inutile d'amener ici des gens comme ceux-là ?

R. La population agricole de la Grande-Bretagne n'est que de sept pour cent de la totale. Vous devez naturellement choisir parmi les artisans et la classe ouvrière dans ce pays. De plus, quiconque possède le prix de son billet peut venir en ce pays. Il n'y a pas de restriction, et n'importe qui peut acheter un billet soit pour le Canada ou les Etats-nis.

Q. J'admets cela.

R. Mais nous ne payons aucune prime sur eux.

Q. Ne payez-vous pas aux agents de transport ?

R. Seulement pour les agriculteurs et ceux qui se proposent de se livrer à l'agriculture en ce pays.

Par M. Wilson :

Q. S'ils disent que c'est leur intention ?

R. Oui.

Par M. Ratz :

Q. Dois-je comprendre qu'ils font une déclaration à cet effet ?

R. Ils répondent aux questions au port d'embarquement.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Ils sont interrogés sur le paquebot, et les réponses sont couchées dans le manifeste ?

R. Les renseignements sont tels qu'ils apparaissent ici.

Q. Et ils sont rencontrés au port de débarquement ?

R. Nous avons là un médecin inspecteur qui leur fait subir un examen.

Q. Il les contremarque d'après ces renseignements ?
R. Oui.
Q. Il y a deux contremarques sur l'immigrant ?
R. Oui.

Par M. Blain :

Q. Savez-vous s'il y en a un nombre considérable de refusés?
R. Refusés, où ?
Q. Refusés d'embarquer sur le vaisseau?
R. Comme ayant été refusés de débarquer en Canada ?
Q. Non, refusés par les gérants des compagnies de paquebots ?
R. Prenez ce bateau en particulier. Il y avait 605 émigrants à bord, et nous avons payé 41 hommes, 13 femmes et 3 enfants âgés de moins de douze ans.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Sur quelle quantité ?
R. Sur 605.
Q. Cela fait environ dix pour cent ?
R. Nous avons payé pour 60 sur 605 personnes.
Q. Est-ce la moyenne des passagers ?
R. Le nombre varie sur les bateaux. Je crois que les nouveaux vaisseaux de la ligne Allan portent un plus gros pourcentage que les vieux vaisseaux. Je crois qu'en général la moyenne des immigrants pour lesquels nous payons est de 30 pour 100.

Par M. Sproule :

Q. Les passagers peuvent-ils débarquer, nonobstant leur état, ou doivent-ils être d'une classe convenable ?
R. Ils subissent tous un examen médical. Avant qu'il leur soit permis d'embarquer, ils sont examinés par le médecin de la Chambre de Commerce de Liverpool ou de Glasgow, ou de tout autre port d'embarquement. Outre cela, ils sont examinés par le médecin du paquebot sur leur état physique.

Par M. Wilson :

Q. Quant à l'Armée du Salut, insistez-vous pour avoir les mêmes classes que celles pour lesquelles vous payez une prime?
R. Les mêmes classes.
Q. Ou bien, payez-vous une prime sur tout ce qu'ils amènent?
R. Non, sur les mêmes classes.
Q. Bien, quel pourcentage amènent-ils?
R. Je crois que, probablement, le pourcentage a été un peu plus élevé que celui des autres.

Par M. Blain :

Q. Vous aviez un arrangement spécial avec l'Armée du Salut ?
R. Oui, de 12 schellings par tête.
Q. Avant ce mois-ci?
R. Oui, de 12 schellings par tête.

Par M. Wilson :

Q. L'arrangement a-t-il été conclu par rapport aux terres qu'ils doivent avoir au Nord-Ouest ?
R. Je ne connais rien au sujet des terres ?
Q. Est-ce que cela ne relève pas de votre bureau, jusqu'à un certain point?
R. Non, nous n'avons rien à faire avec les terres du Nord-Ouest.
Q. Vous n'avez rien à faire avec l'endroit sur lequel ils doivent être dirigés ?
R. Non.

Q. Qui s'occupe de cela ?
R. La branche des terres, je suppose.
Q. Vous envoyez vos agents pour les placer ?
R. Nous avons des guides de terres postés dans diverses parties de l'ouest.
Q. Sont-ils sous votre contrôle ?
R. Lorque le colon va les voir, ils lui font voir les terres.
Q. Qui devrait connaître les terres ?
R. Le commissaire des terres, je suppose.
Q. Qui est-il ?
R. M. J. W. Greenway.
Q. Un fils du député ?
R. Oui, je crois.

Par M. Lake :

Q. Est-il l'homme qui ferait des offres à l'Armée du Salut en Angleterre ?
R. Non, cela serait fait par l'intermédiaire du gouvernement.
Q. Le général Booth a déclaré l'autre jour que le Canada offrait 1,000,000 d'acres sous certaines conditions ?
R. Cela regarde le gouvernement. Je n'en sais rien.
Q. Par l'intermédiaire de qui cela se ferait-il ?
R. Cela se ferait directement par l'intermédiaire du gouvernement.
Q. Il faudrait que cela se fît par l'intermédiaire d'un des ministères, je suppose?
R. Par le ministre lui-même, je suppose.
Q. Ferait-il personnellement la correspondance?
R. Oui, monsieur.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. C'est une question à être décidée par le cabinet, je suppose ?
R. Une question d'ordre public, je suppose.

Par M. Monk :

Q. Avez-vous, en votre qualité de surintendant de l'immigration, le contrôle de l'immigration britannique, européenne et américaine ?
R. Et des Etats-Unis.
Q. Combien de temps avez-vous occupé cet emploi?
R. Trois ans.
Q. Y a-t-il des règles ou règlements dans le département, assignant les devoirs de chaque personne attachée à la branche de l'immigration ?
R. Aucuns règlements imprimés.
Q. Il y a des règlements ?
R. Je suppose que lorsqu'un homme est nommé à un emploi, il reçoit d'abord des instructions sur ce que devront être ses devoirs.
Q. Mais il n'y a aucun code ou règles ?
R. Non, pas que je sache.
Q. Chacune de ces divisions ou branches sont sous votre contrôle?
R. Sous mon contrôle, oui, d'après instructions du ministre et du sous-ministre.
Q. Y a-t-il une liasse séparée, ou un employé spécial chargé de la liasse comprenant la correspondance échangée avec chacune de ces agences ?
R. Non, cela entre dans la liasse générale.
Q. Mais les lettres qui viennent de quelqu'un concernant l'immigration sont concervées?
R. Elles sont sur diverses liasses; c'est-à-dire qu'elles sont classées sous divers sujets.

Q. Et des copies des lettres envoyées par le ministère sont conservées dans un livre de lettres ?

R. Oui, des copies au carbone sont conservées, de même que des copies sur papier de soie dans les livres de lettres.

Q. Avez-vous une liasse séparée pour la correspondance avec M. Preston ?

R. Non, cela est classé, sous divers sujets. Quel que soit le sujet, il est classé dans une liasse correspondante à ce sujet.

Q. Mais, M. Preston communique avec vous, je suppose ?

R. Quelquefois. Quelquefois avec le ministre, ou le sous-ministre.

Q. Avez-vous connaissance de la correspondance qu'il entretient avec le ministre ou le sous-ministre ?

R. Si cette correspondance m'est remise, j'en prends connaissance.

Q. Pas autrement ?

R. Pas autrement.

Q. Et les lettres envoyées par le ministre ou le sous-ministre à M. Preston ou autres personnes intéressées dans l'immigration en Europe, vous sont-elles accessibles ?

R. Celles qui passent par mon bureau, oui. Il y a un grand nombre de lettres qui peuvent être écrites et signées par le secrétaire du département. Si elles sont signées par le secrétaire, elles passent par nos livres ; c'est-à-dire que la liasse renfermant la lettre originale nous est remise afin d'être copiée dans nos livres de lettres. Naturellement, je puis voir ces lettres.

Q. Occupiez-vous votre emploi actuel en 1900 ?

R. Non. J'ai dit depuis trois ans.

Q. Vous avez commencé en 1903 ?

R. Janvier 1903.

PAIEMENTS À LA "NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY".

Q. En cherchant dans le rapport de l'Auditeur général, je trouve que nous avons commencé à payer la "North Atlantic Trading Company" en 1900, et que cette année-là, nous avons payé \$5,353.33 ; en 1901-2, \$23,817.60 ; en 1902-3, \$35,916 ; en 1903, \$34,533.33 ; en 1904, \$38,966.66 ; en 1905, jusqu'au 30 juin, \$111,330.99, formant un total de \$249,917.91 ?

R. Oui.

C'est le montant que nous avons payé jusqu'au 30 juin 1905 à la "North Atlantic Trading Company" ? Avez-vous aucune connaissance particulière de nos relations avec cette compagnie ?

R. En ce qui concerne les comptes, les listes sont préparées d'après ces manifestes, et elles sont absolument semblables à celles que les agents britanniques de transport reçoivent. Le même prinicpe est suivi quant aux examens médical et civil, et les réclamations des primes sont faites d'après ces manifestes.

Q. Est-ce que les transactions ayant trait aux argents ou autres sujets avec la "North Atlantic Trading Company2" sont à votre connaissance ?

R. Lesquelles ?

Q. Avec la "North Atlantic Trading Company" ?

R. Les transactions ?

"North Atlantic Trading Company" sont à votre connaissance ?

R. Non, seulement les manifestes que nous recevons, le contrat que nous avons dans nos casiers, et les instructions que j'ai reçues du ministre ou du sous-ministre.

Q. Je vois par le contrat que nous avons passé avec la compagnie le 28 novembre 1904, que celle-ci est représentée par un M. Gluck, comme gérant, je crois, et M. Colon, comme agent. Connaissez-vous ces gens ?

R. Non.

Q. Vous ne les avez jamais vus ?

R. Pas à ma connaissance.

Q. Que connaissez-vous d'eux ?

R. Je ne connais rien d'eux.

Q. Habitent-ils le Canada ?

R. Je ne puis dire.

Q. La compagnie est décrite dans l'arrêté du conseil rendu le 31 mai 1902, comme une compagnie composée de certains représentants importants des agents des paquebots continentaux, ayant son siège social à Amsterdam, royaume de la Hollande. Savez-vous quels sont ces représentants des compagnies de paquebots ?

R. Non, Je ne le sais pas.

Q. Avez-vous jamais eu l'occasion de vous en enquérir ?

R. Non.

Q. Savez-vous s'il y a une compagnie portant ce nom, avec un bureau à Amsterdam ?

R. Je ne connais rien en dehors de ce que vous voyez dans l'arrêté du conseil et le contrat.

Q. Pourriez-vous le savoir ?

R. Je suppose que je pourrais câbler à lord Strathcona, ou lui écrire.

Q. Pourriez-vous câbler à lord Strathcona lui demandant de vous donner les renseignements exacts concernant cette compagnie ?

R. Je suppose que je le pourrais.

Q. Un instant: quant à son capital, ses directeurs, et ses officiers aussi. Ce serait facile pour lui de vous donner une réponse, je suppose ?

R. Je suppose qu'il pourrait se renseigner et obtenir ce renseignement. Je n'en ai aucun ici, excepté ce qui est dans la liasse officielle.

Q. Pourriez-vous câbler pour ce renseignement et produire devant le comité une copie de votre câblogramme et de la réponse ?

R. Oui, je le ferai, avec la permission du ministre.

Q. Pourriez-vous faire cela cet après-midi ?

R. Oui, avec le consentement du ministre.

Q. Nous donner une copie de votre câblogramme et de la réponse ?

R. Certainement.

Q. Les renseignements concernant la nature de la compagnie, son capital, ses directeurs et ses officiers ?

R. Oui.

Q. A Amsterdam ?

R. Oui. Je puis dire, comme renseignement au comité, que ces primes sur les immigrants européens sont payées depuis 1888.

Q. A cette compagnie ?

R. Bien, aux différentes compagnies de paquebots, aux agents de billets, je suppose.

Q. Mais quand ont été commencés les paiements à cette compagnie dont nous parlons maintenant ?

R. Je ne le puis dire exactement de mémoire, mais je sais par les liasses, dont copie a été demandée par vous-même, je crois, et qui sera prête bientôt, que vous verrez qu'en autant que les agents de transport sur le continent sont concernés, une commission a été payée depuis 1888. Peut-être pas régulièrement, mais par intervalles——

Q. Voulez-vous trouver, pour l'information du comité à sa prochaine séance, quand les premiers paiements à la "North Atlantic Trading Company" ont été faits ?

R. Oui.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Est-ce que le renseignement que l'on vous demande a été déposé devant la Chambre dans un rapport ?

M. WILSON (Lennox et Addington).—Il n'a pas encore été déposé.

R. Je dois dire que c'est un travail de longue durée que de copier toutes ces paperasses, mais je crois que ce sera fait dans le cours de la semaine.

Q. A quoi référez-vous présentement ?

R. Je crois que quelques députés ont demandé toute la correspondance.

Q. Entre qui ?

R. Si je comprends bien, c'est celle entre le gouvernement et la "North Atlantic Trading Company" où ses représentants.

Q. Je désire l'avoir ?

R. C'est-à-dire la copie.

Q. Bien, que savez-vous de la difficulté survenue entre M. Preston et M. Griffith dans le bureau du haut-commissaire ?

M. MONK.—Je ne crois pas que du fait que cette correspondance a été ordonnée par la Chambre et qu'elle sera bientôt déposée devrait nous empêcher de conduire une minutieuse enquête sur les circonstances relatives à l'immigration continentale. Je puis dire au comité que l'objet de cet examen est de faire connaître à fond le système que nous suivons en rapport avec l'immigration continentale. C'est là mon désir pour le présent. Nous avons fait affaires avec cette compagnie autant que je puis m'en rappeler, depuis 1900, et nous avons un contrat qui nous obligerait à traiter avec cette compagnie exclusivement pour l'immigration venant de 10 ou 12 contrées d'Europe au moins huit à dix contrées du continent pour jusqu'en 1914.

M. WRIGHT (Renfrew).—Vous avez dit exclusivement ?

M. MONK.—Oui, exclusivement. Ceci entraînerait, à part la dépense de $250,000 que nous avons faite jusqu'ici, à ma manière d'interprétation, une dépense de $700,000 à $1,000,000 pour l'immigration des années à venir. Je désire que le comité soit mis en possession de tous les faits se ratachant à l'administration de ce système, je crois que nous y avons droit, et que nous avons droit d'avoir ici non des copies, mais l'original de toute la correspondance. Je suppose qu'il n'y a aucun doute à cela M. le président?

Le TÉMOIN.—J'ai ici un petit mémoire que j'ai préparé d'après la liasse de la correspondance, donnant les grandes lignes des arrangements avec la compagnie depuis 1899.

Par M. Derbyshire :

Q. Lisez-le, afin que tout le comité puisse entendre?

R. Très bien.

CONVENTION AVEC LA "NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY".

"Le 29 mai 1899, M. W. T. R. Preston recommanda de faire un changement dans le système de l'émigration continentale, et suggéra qu'il devrait y avoir une agence centrale pour faire la distribution de renseignements sur le Canada aux personnes désirant émigrer, et entra en négociations avec la *Trans-Atlantic Trading Company* (connue plus tard sous le nom de *North Atlantic Trading Company of Armsterdam*).

"Le 30 octobre 1899, après plusieurs conférences et un échange volumineux de correspondance entre M. Preston et les messieurs formant la *North Atlantic Trading Company,* une proposition fut soumise par cette compagnie s'engageant (1) d'attirer sur le Canada l'attention des peuples résidant en Russie, Allemagne, Autriche, Roumanie, Suisse, nord d'Italie, Hollande, Belgique et France, et sur demande de fournir des renseignements sur le climat et les ressources du Canada, et quand il y aurait intention d'émigrer de recommander le Canada comme étant un excellent champ d'exploitation".

Je dois dire qu'en certains pays d'Europe il est impossible de faire aucun travail pour l'émigration, ils vous jetteraient en prison si vous disiez "Allez au Canada".

" (2) Qu'ils ne violeraient pas les lois des pays où ils travailleraient;

"Le gouvernement, en retour de leur travail, (1) dépenserait £500 pour l'impression de littérature convenable, qui serait mise à la disposition de la compagnie."

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Excusez-moi, ce montant est pour chaque année?

R. Pour chaque année.

"(2) De leur payer en retour d'agriculteurs ou de personnes ayant l'intention de le devenir, âgés de plus de douze ans, allant au Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest, 17s. 6d. *per capita* sur aucun nombre moindre que 10,000 par année;

"20s. *per capita* entre 10,000 et 15,000 par année;

"25s. *per capita* lorsque le nombre excédera 15,000 par année.

"Chaque famille devra posséder au moins $100.

Par M. Broder :

Q. Ces conditions ont-elles été suivies à la lettre?

R. L'offre, si elle était acceptée, devait être pour une période de cinq années, et pouvait être subséquemment annulée par un avis de trois mois donné avant le 1er octobre de chaque année."

"Le 4 novembre 1899, M. Preston, au nom du ministère de l'Intérieur, accepta la proposition de la *North Atlantic Trading Company.*"

"Le 23 novembre 1899, M. Smart câbla au Haut-Commissaire: "les nouveaux arrangements continentaux étant en force, avisez les parties intéressées que l'ancien système des primes est aboli ".

"1er juillet 1900, comme il était difficile de savoir quel montant d'argent possédaient les émigrants, un nouvel arrangement fut conclu avec la *North Atlantic Trading Company,* par lequel elle devait:—

(1) Représenter les intérêts d'émigration du Canada en Russie, Allemagne, Autriche, Roumanie, Italie, Hollande, Belgique, France, Norvège, Suède, Danemark et autres pays qui pourraient entrer dans l'arrangement.

"(2) J'ai fait en ces pays une campagne active d'émigration en annonçant, faisant imprimer et distribuer des circulaires, etc., et dépensant de cette manière pas moins de $10,000 par année.

'De son côté, le gouverneur s'engageait (1) à payer à la compagnie une prime de £1 sur chaque immigrant agriculteur ou domestique de bonne foi, sain physiquement et mentalement, arrivant au Canada, excepté dans le cas des Galiciens et des Buckowiniens, qui devaient avoir plus d'argent qu'il ne leur en fallait pour se rendre à destination, savoir:—

"(*a*) Personnes non mariées et n'accompagnant pas de familles, $25.

"(*b*) Homme et femme sans famille, $50.

"(*c*) Famille n'excédant pas quatre personnes, $100.

"(*d*) Autres familles, $200.

"(2) A payer à la compagnie annuellement £500 pour défrayer le coût d'impression de litérature appropriée. Cet arrangement devait rester en force pour dix ans à dater du 1er juillet 1900, sujet à annulation après cinq ans, sur avis de trois mois de l'une ou l'autre partie."

ARRÊTÉ DU CONSEIL SUR TERMES D'ARRANGEMENT, "NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY".

"31 mai 1902.—Arrêté du conseil pourvoyant que la *North Atlantic Trading Company,* avec laquelle un arrangement d'essai avait été fait deux ans auparavant pour faire du travail d'émigration en certains pays d'Europe, ayant fait ce travail à la satisfaction du département d'Immigration, un arrangement définitif a été conclu par laquelle la compagnie s'engage:—

"(1) De conduire une propagande systématique et continue d'émigration, d'annoncer, publier, distribuer des brochures, visiter personnellement, etc., en Belgique,

Hollande, Danemark, Russie, Allemagne, Autriche-Hongrie, nord d'Italie, Luxembourg, Roumanie, Bulgarie, Serbie, Suisse, Norvège, Suède, Finlande, et autres pays qui pourraient plus tard être inclus.

" (2) De dépenser annuellement pas moins de $15,000 à ce travail.

" (3) De ne rien faire qui serait contre les lois des pays nommés.

" (4) De déposer au crédit du gouvernement du Canada £1,000 comme garantie que la compagnie exécutera sa part du contrat, tel montant devant porter intérêt de trois pour cent par année.

" De son côté le gouvernement s'engage:—

" (1) De payer une prime de £1 sur chaque homme, femme et enfant, de la classe agricole, et sur chaque domestique âgé de plus de 18 ans, pourvu que dans le cas de colons de Galicie, Roumanie, Serbie et Russie, exceptés les Allemands, que chaque homme et femme mariés possèdent ensemble pas moins de $100, et $25 pour chacun de leurs enfants, le maximum pour chaque famille étant fixé à $200, et dans le cas d'hommes et femmes non mariés, chacun devra posséder au moins $25, ces montants étant en sus du coût de transport à destination. Aucune prime ne sera payée pour des criminels ou des personnes ne jouissant pas de leurs pleines facultés mentales, de même que sur ceux n'étant pas physiquement sains.

" (2) Afin de l'encourager dans ses efforts spéciaux en Norvège, Suède et Finlande, une prime de £750 sera accordée à la compagnie pour ce travail, à condition qu'elle supplée à ce montant en dépensant £1,000 à ce même travail. L'arrangement devant entrer en force le 1er janvier 1902, pour se continuer durant une période de dix ans, sujet au droit du gouvernement, sur preuve raisonnable que la compagnie ne remplit pas ses engagements, et aussi au droit de chacune des parties de mettre fin au contrat après un avis de deux ans, tel avis devant être donné du premier janvier de n'importe quelle année.

" Le 28 novembre 1904, un nouvel arrangement fut conclu avec la *North Atlantic Company,* différant de l'arrangement antérieur sur les points suivants:—

" (1) La Belgique et le nord d'Italie n'étant plus inclus dans le champ de travail de la compagnie.

" (2) La nécessité de posséder de l'argent est abolie.

" (3) Il est entendu qu'aucune prime ne sera payée sur les colons de Galicie, Buckowinie et Pologne, à l'exception des Allemands, quand le nombre venant de ces trois pays excédera 5,000, cette nouvelle condition devant être prise en considération sur tous les comptes entre la compagnie et le gouvernement qui n'auront pas été réglée quand elle sera mise en force.

" (4) L'arrangement devant demeurer en force pour une période de dix ans à dater du 28 novembre 1904, sujet à annulation par l'une ou l'autre des parties sur un avis de quatre années, ou à n'importe quel temps qu'il paraîtra à la satisfaction du ministre que la compagnie ne remplit pas ses obligations.

Par M. Monk :

Q. Voulez-vous me laisser voir ce mémoire?

R. C'est mon mémoire privé, et je l'ai préparé pour mon propre usage.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Mais il doit entrer dans le rapport?

R. Je l'ai lu en entier.

Q. Avez-vous préparé ce mémoire vous-même ?

R. Je l'ai fait préparer d'après la correspondance par un des commis du département.

Q. Mais l'avez-vous préparé vous-même ?

R. Je l'ai fait préparer par un des commis du bureau.

Q. Mais il a été fait sous votre dictée ?

R. Non, le commis l'a préparé d'après des extraits de la correspondance.

Q. Etes-vous l'auteur de ce mémoire ?
R. Oui.

Par M. Monk :

Q. Vous avez une connaissance parfaite des faits mentionnés ici ?
R. J'ai lu le contrat, oui.
Q. Vous dites ici sur la première page, "après plusieurs conférences et un échange volumineux de correspondance entre M. Preston et les messieurs formant la "North Atlantic Trading Company", une proposition fut soumise par l'organisation", avez-vous cette correspondance ?
R. Je présume qu'elle est sur la liasse.
Q. Vous avez cette correspondance ?
R. Je présume qu'elle est sur la liasse.
Q. Mais vous venez de dire que vous avez préparé ce mémoire d'après la correspondance ?
R. J'ai dit qu'un commis l'avait fait.
Q. Avez-vous cette correspondance au ministère ?
R. Je présume que nous l'avons.
Q. Avez-vous aucun doute à ce sujet ?
R. Je n'ai aucun doute du tout.
Q. Vous allez produire la correspondance qui a été la fondation de ce premier arrangement ?
R. Toute la correspondance relative à ce qui est mentionné dans ce mémoire est à mon bureau.
Q. Je réfère particulièrement à cette partie du mémoire qui traite de la correspondance entre M. Preston et les messieurs formant la "North Atlantic Trading Company". Pouvez-vous placer aujourd'hui cette correspondance entre les mains du secrétaire du comité ?
R. Oui, je crois que je le puis.
Q. Les documents originaux?
R. Voulez-vous les originaux ?
Q. Oui.
R. Je serai heureux de produire toute ou n'importe quelle partie de la correspondance sur la liasse, quand le comité me l'ordonnera.
Q. Je suppose qu'il est entendu que nous aurons cette correspondance aujourd'hui?
Le PRÉSIDENT.—Oui, si le comité le désire, je n'ai aucune objection.
M. WILSON (Lennox).—Il ne peut y avoir d'objection.
Le PRÉSIDENT.—Il n'y a aucune objection à ce que cette correspondance soit déposée sur la table ?
Plusieurs DÉPUTÉS.—Certainement que non.

Par M. Monk :

Q. Pouvez-vous vous rappeler et dire quels sont les messieurs qui font partie de cette compagnie ?
R. J'ai déjà dit non, je ne connais rien d'eux.
Q. Vous ne vous rappelez pas d'un seul nom ?
R. De pas un seul.
Q. Quand vous avez préparé ce mémoire, vous aviez ces noms devant vous dans la correspondance ?
R. Je n'ai pas dit que je l'avais préparé, j'ai dit que je l'avais fait préparer par un commis.
Q. Il y avait deux contrats, deux contrats séparés ?
R. Oui.
Q. Vous avez ces deux contrats ?
R. Ils sont tous les deux sur la liasse.

Q. Voulez-vous déposer ces deux contrats entre les mains du greffier du comité ?

R. Oui, sur les instructions du ministre. Mes ordres sont impératifs au sujet de laisser de la correspondance originale sortir du bureau, c'est un ordre permanent dans tous les ministères, qu'aucun original puisse être sorti du bureau excepté sur un ordre du ministre.

M. MONK.—Peut-être qu'il vaudrait mieux voir à ce point immédiatement. Je suppose qu'il n'y a aucun membre de ce comité qui doute que nous avons droit de voir les originaux de ces deux importants contrats, aussi bien que toute la correspondance nécessaire pour les faire comprendre.

Le TÉMOIN.—Quelques membres du comité les ont vus.

M. MONK.—Excusez-moi, ceci est une question que les membres du comité décideront pour eux-mêmes. Je crois que nous avons le droit d'avoir cette correspondance et ces contrats, et si nous avons le droit d'avoir cette correspondance et ces contrats, et si nous les avons sous la garde du secrétaire de ce comité, il nous sera peut-être possible d'abréger cet examen. C'est pourquoi, je demande que toute la correspondance et les deux contrats, ainsi que tout mémoire s'y rattachant, soient produits.

Le TÉMOIN.—Ils sont à les copier pour la Chambre des Communes.

M. MONK.—Ce sont les originaux que nous voulons.

Le TÉMOIN.—Mais nous devons avoir les originaux si nous devons en faire des copies.

M. ROSS (Yale-Caribou).—Je ne crois pas qu'il devrait y avoir conflit au sujet d'une question de ce genre. Le département, suivant la déclaration du témoin, est occupé à tirer des copies des originaux qui doivent être préparées sur un ordre de la Chambre. Je crois qu'il n'est pas raisonnable que ce comité demande de placer ces originaux entre les mains de notre secrétaire, quand le ministère en a besoin pour exécuter un ordre de la Chambre.

M. SPROULE.—Nous avons le droit d'envoyer chercher les personnes et les papiers.

M. ROSS (Yale-Caribou).—Oui, mais nous devons être raisonnables.

M. WILSON (Lennox et Addington).—Ce n'est pas chose rare que de voir des réponses retardées pour non seulement une mais deux sessions, un jour ou deux dans la déposition de la réponse sera de peu d'importance pour la Chambre. Je propose que cette correspondance soit déposée, afin que le comité puisse s'en servir. Ces originaux seront entre bonnes mains.

Le TÉMOIN.—Je puis envoyer chercher les originaux maintenant si le comité me l'ordonne. M. Wilson est venu à mon bureau plusieurs fois et il les a vus.

M. MONK.—Cela serait d'un grand avantage pour ce comité si vous pouvez les envoyez chercher maintenant.

Le TÉMOIN.—Bien, si le secrétaire veut bien mander un messager je les enverrai chercher à mon bureau.

M. JACKSON (Selkirk).—Il est onze heures moins dix minutes maintenant, et nous n'aurons pas le temps de s'en occuper ce matin.

M. DERBYSHIRE.—Avez-vous quelques autres renseignements que vous pouvez nous donner ce matin ?

Le TÉMOIN.—Oh, j'en ai beaucoup. Voici un mémoire; si vous aimez le voir—

Par M. Monk:

Q. Une minute, s'il vous plaît, vous pouvez produire cela plus tard. J'aimerais que vous produisiez cette communication de M. Preston, de la part du ministère de l'Intérieur, le 4 novembre 1899, acceptant la proposition préparée par le *North Atlantic Trading Company?*

R. Je produirai tous les papiers.

Q. Produirez-vous aussi tout ce qu'il y a sur la liasse ?

R. Tout ce qu'il y a sur la liasse. Je ferai apporter la liasse même.

Q. Tout ce dont il est question dans ce mémoire ?

R. Tout ce qui s'y rattache.

Q. Et tout ce dont il est question dans ce mémoire ?

R. Tout.

Q. Il y a eu des difficultés, auxquelles allusion a été faite à la Chambre, qui se sont élevées à propos du travail continental, difficultés entre M. Preston et le ministère, et M. Preston et lord Strathcona. Avez-vous la correspondance concernant ces difficultés ?

R. Je n'en ai jamais entendu parler.

Q. Vous n'en avez jamais entendu parler?

R. Non.

Q. Vous n'avez jamais entendu parler de difficultés d'aucune nature que ce soit au sujet de travail continental?

R. Non. Je n'en ai jamais entendu parler.

Q. Qui devrait avoir cette correspondance, si elle existe?

R. M. Preston, je suppose.

Q. Qui devrait l'avoir reçue?

R. Il n'y en a jamais eu, à ma connaissance, dans mon bureau. Je ferai faire des recherches, mais je n'ai jamais entendu parler de difficultés entre M. Preston et lord Strathcona, au sujet des primes continentales.

Q. Avez-vous jamais entendu parler de difficultés entre M. Griffiths et M. Preston?

R. Je comprends qu'ils ont eu des difficultés personnelles; mais je ne crois pas que c'était à cause des primes continentales, ni de la *North Atlantic Trading Company*.

Q. A propos de quoi était-ce?

R. Je crois que c'était pour des affaires purement personnelles, une petite friction entre eux dont je ne connais pas les détails.

Q. Savez-vous vers quel temps la *North Atlantic Trading Company* a fait un dépôt de £1,000 au gouvernement?

R. Vous avez mon mémoire ici, voulez-vous s'il vous plaît me le passer. Le 31 mai 1902, un arrêté du conseil fut rendu pourvoyant à ce qu'elle fit un dépôt ou gouvernement.

Q. Telle n'est pas ma question. Quand le dépôt de £1,000 a-t-il été fait?

R. Je ne pourrais vous donner la date.

Q. Savez-vous si la chose a été faite?

R. Je sais que j'ai signé la pétition demandant au gouvernement de payer 3 pour 100 d'intérêt sur ce dépôt.

Q. Vous n'avez aucune connaissance personnelle quand ce dépôt a été fait?

R. Je ne l'ai jamais vu.

Q. Qui, dans le département, devait recevoir ce dépôt?

R. Le Receveur général.

Q. Voulez-vous découvrir quand il a été fait, qui a donné le chèque, et produire ce chèque et le reçu donné par le ministère ?

R. Je pourrais difficilement produire le chèque; il n'est pas dans mon ministère.

Q. Dans quel département est-il?

R. Celui du Receveur général, je suppose.

Q. Mais ce que je vous demande, c'est ceci: voici une affaire d'immigration, c'était une garantie que nous devions avoir de la compagnie à l'effet qu'elle remplirait les conditions du contrat. Je veux que vous trouviez cela. Je ne suis pas pour fouiller dans les départements pour l'avoir.

R. Tous deniers qui entrent dans mon ministère, soit une somme de cette nature, ou tout argent reçu pour d'autres fins, sont remis par nous, en autant que je

suis concerné, et faits payable au sous-ministre, qui les fait payables au Receveur général.

Q. Savez-vous si ce dépôt a été fait?

R. Comme je l'ai déjà dit, j'ai signé la pétition au Receveur général pour le paiement de 3 pour 100 d'intérêt.

Q. Bien, je vous renouvelle ma demande, de trouver ces détails de chaque ministère qui a eu quelque chose à faire à ce sujet, et de nous donner les renseignements et produire les documents à la prochaine séance du comité.

Par M. Gordon :

Q. Le chèque ne peut être produit, M. le Président, parce qu'il est la propriété de celui qui a payé cet argent et le chèque doit lui avoir été remis. La date du paiement sera tout ce que nous aurons.

Par M. Monk

Q. Bien, produisez tous les documents que vous avez?

R. Très bien, tout ce que nous avons, M. Monk.

Q. Toutes les pièces justificatives qui s'y rattachent. Vous ne savez pas qui a fait ce dépôt?

R. Non, je n'étais pas dans le département à cette époque. Quelle est cette date, M. Hughes ? Oui, c'était en mai 1902. Je n'étais pas alors au ministère.

Q. Vous n'étiez pas au ministère à cette époque?

R. Non.

Q. Mais vous pouvez produire ce renseignement ?

R. Oui, s'il est sur la liasse.

Q. Qui représente aujourd'hui la *North Atlantic Trading Company,* par rapport au gouvernement ?

R. L'ex-sous-ministre, M. Smart.

Q. Avant que M. Smart quitta le ministère, qui était le représentant de la *North Atlantic Trading Company* en ce pays ?

R. Je ne crois pas que cette compagnie avait un représentant ici.

Q. Vous ne croyez pas qu'elle en avait un ?

R. Non.

Q. Qui agissait pour elle en ce pays.

R. Je crois que personne n'agissait pour elle, la correspondance se faisait directement.

Q. Qui agissait pour elle dans les vieux pays ?

R. Dans les vieux pays ?

Q. Oui ?

R. Nous adressions notre correspondance, je crois, par l'entremise du Haut-Commissaire ou directement en Hollande.

Q. Alors, comme je vous comprends, vous n'avez jamais eu de correspondance, directement ou indirectement, avec la *North Atlantic Trading Company ?*

R. Je crois qu'il y a des lettres sur la liasse.

Q. Venant directement de la compagnie ?

R. Venant directement d'elle, oui.

Q. Combien de lettres, suivant votre connaissance ?

R. Je ne puis vous dire cela.

Q. Pouvez-vous produire ces lettres ?

R. Elles ont sur la liasse.

Q. Vous ne pouvez dire si ces lettres viennent d'Amsterdam où d'ailleurs ?

R. De mémoire, non.

Q. Vous rappelez-vous qui était le gérant de la compagnie où celui agissait pour elle ?

R. Non.

Q. A présent, M. Scott, d'après les termes du dernier contrat et aussi du premier, je crois, que je n'ai pas vu, la compagnie devait dépenser——

R. $10,000.

Q. $15,000 ?

R. Ceci était dans le premier arrangement ,et aussi dans le second.

Q. Annuellement, pour annoncer le Canada?

R. Oui.

Q. Dans les pays confiés à sa protection?

R. Oui.

Q. Vous avez les pièces justificatives pour la dépense de $15,000 chaque année?

R. Excédant ce montant, oui, considérablement.

Q. Voulez-vous produire ces pièces justificatives, disons pour les années 1902-1903 et 1903-1904?

R. Oui, si nous les avons.

Q. Vous possédez des pièces justificatives démontrant que la compagnie a dépensé $15,000 annuellement?

R. Oui.

Q. Il y avait une clause du contrat pourvoyant à ce que le gouvernement dépense chaque année £750 en Suède, Norvège et Finlande.

R. Ceci était conditionnel à une dépense par la compagnie——

Q. Un instant—pourvu que la compagnie elle-même dépense £1,000 dans les mêmes pays.

R. Oui.

Q. Cette clause du contrat a-t-elle été mise en vigueur?

R. Oui.

Q. Et vous avez l'état des dépenses faites par le gouvernement et celles faites par la compagnie dans ces pays?

R. Le gouvernement n'a rien dépensé. Le gouvernement émettrait un chèque de £750 pour la compagnie et celle-ci mettrait en liasse les pièces justificatives des dépenses.

Q. Vous avez ces pièces justificatives?

R. Je le crois, oui.

Q. Voudrez-vous les produire ?

R. Oui.

Q. Maintenant, voulez-vous expliquer au comité comment les paiements auxquels j'ai référé au commencement de cet examen, tels qu'ils apparaissent dans le rapport de l'Auditeur général, ont été faits chaque année?

R. De quelle manière ?

Q. Oui.

R. Je crois que l'argent était câblé à Londres.

Q. Et à qui était-il câblé?

R. Il devrait être câblé au commissaire.

Q. Généralement, à qui était-il câblé, vous dites au haut-commissaire ou au commissaire ?

R. Soit à lord Strathcona ou à M. Preston. En arrivant à Londres, le chèque devait être signé par lord Strathcona et M. Preston.

Q. L'argent n'était pas envoyé par traite—seulement câblé?

R. Je crois qu'un crédit était câblé à leur crédit.

Q. Il n'y avait alors aucune règle spéciale? On adressait le câblogramme soit à M. Preston soit à lord Strathcona?

R. Je ne peux dire à qui, mais je crois qu'un chèque pour le paiement de cet argent devait porter les deux signatures.

Q. Je voudrais que vous trouvassiez, M. Scott, à qui ces sommes, dont je vous ai donné un mémoire au commencement de votre examen, ont été câblées, et les pièces justificatives pour les reçus de ces sommes. Voulez-vous trouver cela?

R. Je suppose que le sténographe prend note de ces questions.
Q. Des paiements ont-ils jamais été faits par traite ?
R. Je ne puis dire.
Q. Voulez-vous découvrir cela, s'il vous plaît?
R. Oui.
Q. Si je vous comprends bien, c'est le gouvernement qui a préparé l'état de ce qui était dû à la compagnie ?
R. De même pour toutes les primes, soit continentales soit britanniques.
Q. Cet état a été préparé dans votre bureau ?
R. Oui.
Q. Et pour la préparation de cet état, vous vous êtes guidé sur le manifeste des paquebots ?
R. Oui, la même chose que pour celui que je produis ici. En voici une copie (production du document).
Q. Voulez-vous remettre au comité une douzaine environ de ces manifestes, afin que le comité puisse voir à cela ?
R. J'avais une feuille qui accompagnait ceci. Comme j'ai expliqué au comité, sur les 605 immigrants sur ce bateau, nous avons payé une commission sur une soixantaine, et j'avais un état montrant.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Y a-t-il jamais eu d'immigrants transportés à ce pays pour lesquels il n'a pas été payé une commission ?
R. Oui, j'en donnais explication. Voici par exemple un navire, le *Lake Manitoba,* qui est parti de Liverpool le 20 juin de l'année dernière. Il avait à son bord 138 passagers de seconde et 426 d'entrepont. J'avais ici une liste contenant une soixantaine de noms pour lesquels nous avons payé. Nous n'avons payé de commission pour aucun autre des 605.
Q. Comment avez-vous manqué les autres ?
R. Parce qu'ils n'avaient droit à aucune commission d'après les conditions de leur contrat. Je puis dire que nous ne payons point de commission au bureau principal des compagnies de navigation. Si les Allan, la Dominion, la Elder Dempster ou la Donaldson, ou d'autres compagnies vendent des billets à leur bureau principal même, nous ne payons pas de commission, nous ne la payons qu'aux agents inscripteurs des villes de province.

Par M. Monk :

Q. Parlez-vous du continent ou des Iles Britanniques?
R. Des Iles Britanniques.
Q. Voulez-vous nous donner une douzaine de ces formules.
R. Oui, je m'en souviendrai dans le mémoire.
Q. Si je comprends bien, M. Scott, le premier devoir du représentant de la compagnie de navigation était de vous envoyer les manifestes ?
R. Nous les recevions de l'agent de la compagnie.
Q. Qui vous a envoyé les manifestes?
R. Nos agents des ports de l'océan.
Q. Reçoivent-ils ces formules du département ?
R. La compagnie de navigation en a une provision.
Q. Les avez-vous fournies?
R. Oui.
Q. Pouvez-vous vous fier aux renseignements que vous donne l'agent du port, l'agent d'immigration au port.
R. Oui.
Q. Sait-il si les immigrants sont des cultivateurs ou des ouvriers.
Q. Oui.

Q. Il tient ses renseignements de l'immigrant lui-même?

Q. Oui.

Q. Comment le manifeste est-il préparé?

R. Ce manifeste, comme je l'ai dit, est préparé d'abord par un fonctionnaire du bord, par le capitaine ou le commis, et il est ensuite donné à notre agent du port. Ensuite les immigrants sont examinés sur leur état physique et social, et les renseignements recueillis sont envoyés ici.

Q. Et les formules de manifeste sont fournies aux compagnies de navigation par le département?

R. Oui, les formules leur sont fournies.

Q. Sont-elles envoyées d'ici ou du bureau de Londres?

R. Nous les leur envoyons d'ici.

Q. Adressées aux compagnies, ou sont-elles envoyées au bureau de Londres?

R. Nous les envoyons aux agents du port, et quand un navire en demande, l'agent lui en fournit.

Q. Combien de fois préparez-vous un état? Mensuellement?

R. Lequel?

Q. L'état du nombre des immigrants des classes agricoles ou ouvrières de ces pays?

R. On y travaille tout le temps, c'est très ennuyeux.

Q. Combien de fois préparez-vous un état de compte qui doit vous servir pour base de paiement?

R. Je suppose tous les——

Q. D'après les dispositions du contrat c'est tous les mois?

R. Nous essayons de le faire mensuellement.

Q. Chaque deux mois?

R. Je pense que c'est à peu près cela.

Q. Quand vous avez préparé l'état de compte, qu'en faites-vous?

R. Nous recommandons au comptable de le solder.

Q. Avant de l'avoir soumis à la compagnie?

R. Nous ne le présentons pas à la compagnie.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. N'y a-t-il pas une clause dans les règlements qui exige qu'un agent, avant de réclamer cet argent, puisse prouver que ces hommes appartiennent à la classe agricole et qu'ils sont employés au Canada.

R. Non.

Q. Je pense qu'il y a une clause?

R. Non.

Q. L'agent est tenu de le faire maintenant. Les agents sont obligés de le faire à présent avant que M. Preston leur paie la commission. Je parle des agents des vieux pays.

R. Non.

Par M. Monk :

Q. Que contient le manifeste en outre de la signature de l'agent d'immigration?

R. La signature du capitaine.

Q. Elle n'y est pas ?

R. Si, au verso il y a tableau et une description du *Lake Manitoba,* on y trouve une liste exacte des passagers au temps du départ du vaisseau de Liverpool, et elle est signée par le capitaine; sa signature y est apposée.

Q. Est-elle contresignée?

R. Non.

Q. Si l'agent d'immigration prépare l'état, ne le signe-t-il pas?

R. Le manifeste est exact.

Q. L'agent reçoit la liste du capitaine, ensuite il vous l'envoie?
R. Non, l'agent examine la liste des passagers.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Quand votre état de compte est préparé le paiement se fait-il immédiatement ?
R. Sur les primes anglaises, immédiatement.
Q. Je parle de la prime continentale ?
R. Dès que nous avons les mémoires préparés, nous en donnons un duplicata au comptable, avec demande de leur payer tant d'argent.
Q. Et le comptable ordonne-t-il le paiement par câblogramme?
R. Je pense qu'il le fait, la plupart des paiements sont faits de la sorte.
Q. Fait-il savoir par câblogramme à quelque représentant de la compagnie que le paiement a été fait ?
R. Je ne comprends pas.
Q. Comment la compagnie est-elle avisée que le paiement a été fait, par câblogramme ou autrement ?
Q. Depuis qu'elle a un représentant canadien, nous avisons M. Smart, son représentant pour le Canada.
Q. Avant cela ?
R. Auparavant la liste était envoyée à Londres.
Q. Où est M. Smart maintenant ?
R. Je pense qu'il demeure à Montréal à présent.
Q. A-t-il refusé des paiements pour la compagnie ?
R. Non, je ne le pense pas. Je crois que les paiements sont faits directement à la compagnie. C'est l'affaire de la compagnie.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Je croyais que vous m'aviez montré une copie du manifeste que vous envoyez à la compagnie afin qu'elle sache le nom du fonctionnaire qui est payé ?
R. M. Hughes en a une copie en main.
Q. Est-ce que vous envoyez ceci en Europe ?
R. Ces primes anglaises. Le navire dont il a été question, comme je l'ai déjà dit, avait 605 passagers. De ce nombre nous avons payé une commission pour 41 hommes, 13 femmes et 12 enfants.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Avez-vous fait part de ce montant par câblogramme à M. Preston?
R. A présent il fait un état de compte mensuel de ce qui est payé aux différents agents d'Europe.
Q. Est-ce M. Preston qui l'envoie ?
R. Oui, et je reçois la liste préparée pour le paiement et je demande au comptable de l'examiner, tant de livres à payer pour cette prime; par exemple W. R. Archer a reçu 7s. pour l'envoi d'une famille.
Q. Ces sommes individuelles sont-elles payées par le bureau de M. Preston ?
R. Oui, il ferait un chèque au montant de 7s. pour Archer.
Q. Comment savez-vous qu'il émet des chèques ?
R. Il retourne les pièces justificatives.
Q. Retourne-t-il les chèques ?
R. Quels chèques ?
Q. Les chèques qui sont émis pour ces personnes ?
R. Ils sont conservés à Londres.
Q. Pourquoi ne sont-ils pas envoyés à votre bureau comme faisant partie des pièces justificatives ?
R. Je ne le sais pas. C'est l'affaire de l'auditeur général. Je ne les vois jamais; tout ce que je fais, est de dire au comptable d'envoyer à M. Preston un certain mon-

tant d'argent pour solder ces primes, et voici le compte qui accuse que ces chèques ont été payés: ils sont reconnus avoir été payés et sont envoyés en duplicata à lord Strathcona et non pas à M. Preston.

Par M. Monk:

Q. Cette pratique a-t-elle été toujours suivie ?
R. Non.
Q. Depuis quand ?
R. J'ai fait affaire directement avec lord Strathcona durant quatre années environ.
Q. Avec qui faisiez-vous affaire avant ?
R. Directement avec M. Preston.
Q. Eh bien, pour revenir à la *North Atlantic Trading Company*, quand vous envoyez de l'argent par câblogramme, la compagnie vous délivre-t-elle un avis de réception ?
R. Par voie de pièce justificative, c'est tout.
Q. Qui émet ces pièces justificatives, la compagnie ?
R. Je ne saurais le dire, elles ne me sont pas envoyées.
Q. Qui alors ?
R. Elles vont à l'auditeur général.
Q. Vont-elles au comptable de votre département ?
R. Je ne le crois pas, je pense qu'elles vont directement à l'auditeur général.
Q. Dois-je comprendre que lorsque vous avez envoyé un câblogramme pour un montant de $20,000 ou de $30,000 à la *North Atlantic Trading Company*, que vous n'avez jamais eu d'accusé de réception ? L'auditeur général a-t-il reçu avis ?
R. Ou le comptable de la division. Je n'ai aucun rapport avec l'argent. Je n'ai jamais vu les pièces justificatives.
Q. Qui est le comptable ?
R. M. Beddoe.
Q. A-t-il été au bureau pendant quelque temps ?
R. Plusieurs années, je le pense. Il y était quand je suis entré au service.
Q. Vous avez dit, monsieur, que M. Smart est actuellement le représentant de la *North Atlantic Trading Company* ?
R. Oui.
Q. Depuis quand ?
R. La lettre qui m'a annoncé sa nomination doit être au dossier officiel.
Q. Produirez-vous cette lettre ?
R. Elle sera produite avec le dossier.
Q. Depuis lors, y a-t-il eu des changements au mode de paiement?
R. Non.
Q. Depuis l'avènement de M. Smart à l'agence de la compagnie, les paiements ont-ils été câblés en Angleterre.
R. Je crois que c'était comme avant.
Q. Eh bien, alors, qu'a-t-il à faire avec votre département en qualité d'agent de la compagnie ?
R. Rien du tout; il pouvait peut-être examiner les comptes et trouver qu'ils étaient trop minimes, c'est à peu près tout ce qu'il faisait.
Q. Mais il n'y pas eu d'argent de payé au Canada ?
R. Je ne le pense pas.
Q. Voulez-vous vous renseigner sur ce point pour la prochaine séance du comité ?
R. Oui.
Q. Je suppose que M. Smart est payé ?
R. Je le pense.

Par M. Wilson :

Q. Le gouvernement lui paie-t-il quelque chose ?

R. Non.

Par M. Monk :

Q. Pouvez-vous nous donner son adresse à Montréal ?

R. Je pense qu'il reste dans l'édifice de la Banque des Marchands, rue Saint-Jacques, Montréal.

Q. Je suppose que l'on pourrait dire que la *North Atlantic Trading Company* doit avoir là ses bureaux pour ce pays ?

R. Il est son agent.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Savez-vous ce qu'il fait ?

R. Rien de plus que je n'ai dit, c'est-à-dire qu'il se plaint de n'être pas assez payé, c'est à peu près tout.

Par M. Monk :

Q. Fait-il affaire avec votre département en qualité d'agent de la compagnie ?

R. Oui.

Q. Quelles sont ses attributions depuis qu'il est nommé, contrôle-t-il cet état de compte que vous avez préparé ?

R. Non, il ne le fait pas. Nous lui envoyons une copie, c'est tout ce que nous lui envoyons, une copie de l'état de compte. Je ne connais pas ses attributions.

D. Vous lui envoyé une copie de l'état de compte que vous expédié en Angleterre ?

R. Oui.

Q. Alors il fait au gouvernement les remontrances qu'il juge à propos.

R. Je n'en ai jamais vu. Il est venu ici souvent et m'a blâmé de ce qu'il n'était pas assez payé.

Q. Et il ne reçoit pas de paiement de la compagnie ?

R. Non, pas à ma connaissance.

Q. Y a-t-il au département depuis le commencement des transactions avec la *North Atlantic Trading Company* quelque rapport de la compagnie elle-même concernant son travail en Europe dans les pays qui lui étaient assignés ?

R. Je ne puis le dire.

Q. Voulez-vous y voir ?

R. S'il y en a, il doit être au dossier.

Q. Pour le moment vous ne savez pas si elle a fait un rapport de ses opérations?

R. Non.

Q. Savez-vous qui répand les renseignements dans les pays qui lui sont assignés?

R. Qui?

Q. Savez-vous qui a fait la propagande, répandu les brochures?

R. Non. Nous en avons eu des exemplaires. Je puis vous donner des exemplaires de ce qu'elle a distribué.

Q. Qui en a fait la distribution?

R. Non, c'est la compagnie qui l'a fait ou est supposé le faire.

Q. Ne le vérifiez-vous jamais?

R. Non, si ce n'est qu'elle prétend avoir imprimé tant d'exemplaires et elle envoie les renseignements et les pièces justificatives pour l'imprimerie.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Encore autant qui est payé par ce gouvernement?

R. Non, c'est la compagnie qui paie.

Q. Le gouvernement ne paie-t-il pas une partie de ses impressions?

R. Non.

Q. Je vois un item de $500?

R. C'est l'ancien arrangement; d'après le nouveau contrat, la compagnie doit dépenser $15,000. Nous lui donnons en outre £750 pourvu qu'elle dépense £1,000 en Norvège et en Suède. Ce montant est payé directement à la *North Atlantic Trading Company.* Elle dépose aux archives de notre bureau un exemplaire de chaque brochure qui est publiée et un état donnant le nombre à imprimer et le coût.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Cela comprend le coût de la distribution?

R. Oui.

Q. Donne-t-elle les pièces justificatives des dépenses de distribution?

R. Oui.

Par M. Monk :

Q. Eh bien, je trouve dans le rapport de 1904, impression, annonces, Amsterdam, *North Atlantic Trading Company.* 210,000 brochures, $164.80; Anvers, de Vos et de Groven, 250,000 brochures, $886.82; Anvers, de Winter, 125,000 brochures, $472.86.

R. Je ne me rappelle pas ce qu'étaient ces item.

Q. Ensuite, dans les différents extraits que je vous ai donnés au commencement de l'enquête, tous du rapport de l'Auditeur général, la question d'annonces et de brochures est mentionnée. Parmi les paiements je trouve: 1901, allocation pour brochures, $2,435.34; avances pour primes et brochures au 30 juin 1901, $12,702. Ensuite, en l'année 1902, allocation au 30 juin 1901, $2,433.34. Allocation sur les comptes de primes et de brochures au 30 juin 1902, $94,000. En 1903, il y a aussi des allocations sur les comptes de primes et de brochures au 30 juin 1902, $26,533.23, et en 1904 des avances sur les comptes de primes et de brochures au 30 juin 1904, $83,009.99. Il paraît que nous avons payé une partie des brochures?

R. C'était là l'ancien arrangement.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. D'après l'ancien contrat, il était convenu que le gouvernement paierait £500 par année pour des renseignements convenables. Cet arrangement devait rester en force durant dix années à partir du 1er juillet 1900?

R. Dans le premier arrêté ministériel, les £500 se rapportent à un arrangement qui a été fait en 1900. L'arrangement suivant, qui d'après un arrêté ministériel a été fait en 1902, ne fait pas mention des £500. Voici le premier, M. Hughes (il dépose le document). La date est juillet 1900. Il comprend les £500.

Par M. Monk :

Q. Avez-vous payé quelque chose pour annonces, impressions ou brochures, comme on les appelle, entre 1900 et 1904 ?

R. Nous n'avons rien payé depuis que je suis entré au ministère en 1903. Je sais que nous avions fait de l'impression pour elle, quelques cartes du Canada, qu'elle voulait avoir, et j'ai déduit le prix de revient de ses primes. C'est la seule transaction dont je me souvienne. J'ai déduit le coût de leurs primes l'an dernier.

Q. Comment expliquez-vous, M. Scott, le fait que l'arrêté ministériel et la recommandation de M. Smart qui y est annexée eut lieu au 30 de mai, ou vers mai 1902, et le contrat qui est basé sur cet arrêté ministériel n'a été fait que deux ans plus tard, ou le 20 novembre 1904?

R. Il y avait un contrat antérieur à celui-là. Le contrat de 1904 est celui qui existe aujourd'hui. Il y a eu un contrat entre cela et le temps de l'arrangement.

Q. Mais l'arrangement autorise le dernier contrat. Celui qui est en force aujourd'hui date du 31 mai 1902 ?

R. Non, monsieur, il y a un contrat, basé, je pense, sur cet arrêté ministériel, je pense qu'il est au dossier, mais après cela, en mai 1902, il y eut un autre arrêté ministériel qui est, je pense, celui que vous avez là.

Q. C'est celui qui semble avoir servi de base au contrat du 30 novembre 1904 ?

R. Le contrat qui a été fait à cette époque n'était pas pratique. Il était difficile de connaître le montant d'argent que possédaient ces immigrants. C'est pourquoi il a été changé en novembre 1904.

Q. Par arrêté ministériel ?

R. Oui, et un contrat fait en novembre 1904, je ne pense pas qu'il y ait aucun contrat d'après le premier arrêté ministériel.

Q. Je parle d'après les documents que nous avons devant la Chambre, et ces papiers déposés par le département mentionnent un arrêté ministériel du 31 mai 1902 et donnent le contrat du 20 novembre 1904, comme étant basé sur l'arrêté ministériel. J'ai les documents en main.

R. Est-ce là l'arrêté ministériel, M. Monk ? Il y a deux arrêtés ministériels.

Q. Il n'y en a pas parmi ces documents.

M. WILSON (Lennox).—Je les ai pris au bureau du Conseil privé et ils étaient marqués " confidentiels ".

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Cet arrêté ministériel de 1902 n'enlève pas les £500?

R. Oui.

Q. Il n'y est pas question. On y dit que £750 seront payés pour le travail en Norvège et en Suède ?

R. Tout ceci a été biffé dans la suite par un arrêté ministériel.

Q. Votre mémoire ne l'indique pas. On y dit qu'elle peut continuer et que ce sont là les conditions ?

R. Ce sont les nouvelles conditions d'après cet arrêté ministériel de 1902 qui a été changé de nouveau en 1904.

Q. Demandant que $15,000 soient dépensés ?

R. Oui.

Par M. Monk :

Q. Il doit y avoir eu beaucoup de pourparlers et de discussions avant que les termes du nouveau contrat aient été convenus entre les représentants de la compagnie et nous ?

R. Je n'y pouvais rien.

Q. Qui avait à y voir?

R. L'ex-sous-ministre.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. M. Smart ?

R. M. Smart était le sous-ministre; je n'ai rien eu à faire avec cela.

Par M. Monk :

Q. Vous n'avez jamais eu de conférence avec la compagnie ?

R. Non.

Q. Mais il y a eu des entrevues entre le ministre, son sous-ministre et la compagnie ?

R. Le sous-ministre était en Europe.

Q. Savez-vous qui représentait la compagnie, c'est-à-dire la partie contractante à cette conférence ?

R. Je ne connais rien à ce sujet.

Q. Pouvez-vous obtenir ces renseignements de M. Smart ?

R. Je suppose que——

Q. Ou du ministre lui-même ?

R. Ou du ministre.

Q. De l'ex-ministre ?

R. Oui.

Q. Et depuis la signature du contrat, et depuis que vous êtes devenu surintendant de l'immigration, que vous avez la surintendance des immigrants de ces pays, n'avez-vous jamais vu quelqu'un qui représentait personnellement la compagnie ?

R. Ses transactions se font toutes par le bureau de Londres.

Q. Maintenant, M. Scott, savez-vous si la visite de lord Strathcona et de M. Preston, il y a quelques mois, avait quelque rapport avec les transactions de la *North Atlantic Trading Company?*

R. Je ne le pense pas, en autant que je puisse le savoir.

Q. Y a-t-il à votre département quelque correspondance touchant la difficulté qui a surgi avec la *North Atlantic Trading Company?*

R. Rien que je sache, les dossiers sont ici (il dépose les dossiers et les correspondances).

Q. Avez-vous, M. Scott, quelques moyens de savoir si un agriculteur, une fois amené au Canada des pays d'Europe, reste dans le pays et à quel endroit il est établi?

R. Nous savons sur quel endroit ils sont dirigés, et nous recevons des Etats-Unis une liste de ceux qui débarquent aux ports du Canada et qui dans la suite se rendent aux Etats-Unis.

Q. Avez-vous une liste des noms?

R. Oui, monsieur.

Q. Mais, dans tous les cas, vous ne pouvez pas suivre ceux qui d'après le manifeste de la compagnie de navigation sont arrivés au pays et pour qui il a été payé une prime.

R. Nous les retraçons jusqu'au navire, et si nous trouvons qu'ils sont allés aux Etats-Unis, nous déduisons de l'état de compte des primes suivantes ce que nous avons payé pour eux, comme nous le faisons pour les compagnies anglaises.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. En avez-vous beaucoup de cette classe?

R. Oui.

Q. Vous dites que vous les suivez jusqu'aux Etats-Unis. Quand un train arrive à Niagara, ou, disons-le, à Gretna, comment pouvez-vous vous en assurer?

R. Avant qu'un agent du chemin de fer Canadien du Pacifique ou du Grand Tronc vende un billet d'immigrant——

Q. Comment savez-vous que c'est un immigrant?

R. On peut s'en faire une bonne idée en l'examinant.

Q. Avez-vous jamais suivi un train jusqu'à destination et fait prendre une liste des noms?

R. Par milliers.

Par M. Monk :

Q. Voulez-vous préparer une liste de ceux que vous avez suivis jusqu'aux Etats-Unis depuis trois ans?

R. Nous ne les suivons pas.

Q. Je veux dire retracés, et pour lesquels vous avez retranché le paiement à la compagnie?

R. Je ne pourrais le faire pour la prochaine séance; il faudra quelque temps pour faire ces recherches.

Q. Combien de temps?

R. Cela peut demander deux ou trois semaines.

Q. Qui préparerait ce relevé dans votre département?

R. Il sera fait dès que les commis pourront le préparer.

Q. Quel est le commis qui en serait chargé?

R. M. Badgley. Il le donne pour le faire écrire à la machine.

Q. Une autre question, M. Scott. Pouvez-vous savoir si les garçons de ferme et les domestiques âgés de 18 ans, dont il est fait mention dans le contrat, qui viennent

de ces pays, sont envoyés par suite de la propagande ou par les représentants de la *North Atlantic Trading Company?*

R. Non.

Q. Par exemple, si des personnes viennent de ces pays de leur propre gré ou par suite de correspondances échangées avec des amis déjà établis ici, la compagnie seraitelle payée pour celles-là comme pour les autres?

R. Oui, c'est ce que dit le contrat.

Q. Donc, nous payons une prime à la compagnie pour tout garçon de ferme ou domestique qui nous vient de ces pays?

R. Oui.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. Avez-vous eu des colons de ces pays avant ces arrangements avec la compagnie?

R. Oui, le département a payé des primes pour des immigrants européens depuis 1888.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Pas très régulièrement?

R. Je ne puis rien dire de la régularité. J'établis le fait qu'elle a payé.

Par M. Ratz :

Q. J'entends que vous ne payez pas de prime directement aux bureaux de la compagnie de navigation?

R. Je parle de l'immigration de l'Angleterre. Il y a trois catégories de primes, la prime européenne ou continentale payée à la *North Atlantic Trading Company,* la prime anglaise qui est payée directement à l'agent qui envoie une certaine classe d'immigrants et leur fait donner leurs billets, et les commissions des sous-agents aux Etats-Unis. Ce sont les trois classes de primes que nous avons à notre bureau.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Combien payions-nous pour l'immigration européenne ?

R. Quand?

Q. En 1888, dont vous avez parlé?

R. En 1888, $5.

Q. Et jusqu'à 1896?

R. Je pense que c'était le même prix plus tard, mais il y avait des intermittences. On payait des primes durant un certain temps, ensuite elles étaient suspendues, et après cela l'agent était encore remis en fonction.

Par M. Monk :

Q. Vous ne pouvez pas et vous n'avez pas essayé de savoir de quelle manière la compagnie a fait sa propagande ?

R. Non.

Q. Fait-elle des arrangements avec les agents inscripteurs.

R. Je le suppose.

Q. Vous n'en êtes pas certain ?

R. Dans son état de compte des dépenses, elle inscrit tant payé aux agents inscripteurs.

Q. Enploie-t-elle des solliciteurs ?

R. Je ne saurais le dire ; je n'en connais rien. Je n'ai pas été ailleurs qu'en France, et je ne faisais pas alors partie de la division de l'immigration.

Q. En autant que j'ai pu le savoir, le rapport de M. Preston publié dans le rapport annuel du département, ne fait aucune mention des opérations de la "North Atlantic Trading Company". N'a-t-il pas fait de voyages spéciaux sur le continent dans les différents pays durant son temps d'office ?

R. Je ne le sais pas. Il fait ses rapports au haut-commissaire.

Q. Ne lui avez-vous jamais demandé de vous faire un rapport spécial sur la nature du travail qu'elle faisait ?

R. Non.

Q. Comment le département peut-il s'assurer que l'article contenu dans le contrat relativement aux immigrants de ces pays soit mis en pratique avant de payer de l'argent ?

R. Cette question a été retranchée du contrat actuel. Il est difficile de savoir le montant d'argent qu'elle reçoit, c'est-à-dire pour certaines classes, Galiciens et Bukoviniens. Elle a dû avoir un certain montant d'argent.

Q. Depuis 1904 il n'y a pas de conditions de ce genre ?

R. Non, nous payons seulement pour un certain nombre d'entre eux.

Par M. Roche, (Marquette) :

Q. Pourquoi a-t-on fait des exceptions ?

R. On a trouvé qu'il en venait un grand nombre de ces pays, et nous avons décidé de restreindre la commission à un certain nombre.

Q. Vous ne croyez pas qu'ils sont une classe d'immigrants aussi désirables que d'autres ?

R. Je ne le sais pas, je crois que ce sont de bonnes gens, de bons travailleurs.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Si vous tenez à remplir le pays, je ne vois pas pourquoi vous voulez en limiter le nombre ?

R. Nous restreignons la commission.

Q. Pourquoi le faire, puisque vous voulez avoir des immigrants et que vous dites qu'ils sont d'une bonne classe ?

R. Ce n'est pas moi qui ai fait le contrat.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Supposez que vous mettiez le nombre des Bukoviniens et des Galiciens à 5,000, ne pourriez-vous pas les faire passer pour des Italiens ?

R. Non.

Q. Pourquoi pas ?

R. Parce que nos agents ne le permettraient pas.

Q. Supposons que vous les fassiez passer pour des Transylvaniens ?

R. Ils parlent une langue différente.

Par M. Lake :

Q. J'entends que vous faites suivre par un de vos agents les immigrants à leur arrivée en Canada jusqu'à leur destination dans le Nord-Ouest ?

R. Non.

Q. Vous ne connaissez rien de leur destination après leur arrivée au Canada ?

R. A leur arrivée dans ce pays nous savons par les compagnies de chemin de fer pour quel endroit ils ont leurs billets.

Q. Pouvez-vous savoir où ils vont, chez des amis au Nord-Ouest ou simplement s'ils n'ont personne pour les recevoir ?

R. Non.

Q. Vous ne vous informez pas de ce point là ?

R. Non, à moins qu'un homme ne se trouve en difficulté, alors nous faisons des recherches pour savoir s'il a des amis.

Q. Vous n'avez pas de données du nombre d'immigrants amenés dans l'ouest par des amis ?

R. Non. Nous avons essayé de faire des recherches dans les banques de Winnipeg pour connaître le montant d'argent que les colons étrangers envoient chez eux. Ces banques donnent une idée du montant qui a été envoyé. Je crois qu'une banque

a envoyé près d'un million de dollars déposés par ces nouveaux venus, à leurs femmes et amis et en billets de passage, etc.

Par M. Monk :

Q. Comment avez-vous pu le savoir?

R. Par la banque.

Q. Quelle banque?

R. La banque *Alloway and Champion.*

Par M. Lake :

Q. Beaucoup sont amenés par leurs amis?

R. Je n'en connais pas le nombre. Ces gens envoient de l'argent chez eux, mais je ne sais pour quelle fin.

Q. On paie une prime pour tout immigrant capable de travailler qui vient de ces pays?

R. En dehors de France et de Belgique et quelques autres qui ne sont pas compris dans le contrat.

Q. Veillez-vous à ce qu'un immigrant européen qui est allé s'établir en Angleterre et qui prend son billet en Angleterre ne soit pas compté comme immigrant du continent européen d'après les termes de ce contrat?

R. Oui, nous y faisons attention. Les agents du port lui posent cette question: "Combien de temps avez-vous demeuré en Angleterre" ?

Q. Est-ce tout?

R. Nous ne payons rien pour ceux-là.

Q. Vous vous fiez simplement à ce qu'ils vous disent?

R. Je pense qu'ils disent généralement la vérité. Il n'y a pas de raison pour dire le contraire.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. A quel port la *North Atlantic Company* prend-elle ses passagers?

R. A Amsterdam.

Q. Tous?

R. En grande partie à Anvers. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a une ligne qui se rend à Anvers, et la Hamburg-American a une ligne qui se rend là aussi; je pense que cette dernière compagnie n'a mis que deux navires au service des immigrants l'an dernier. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a transporté le reste.

Par M. Roche (Marquette):

Q. Vous dites qu'il est difficile de connaître le montant d'argent que possédaient ces gens, parce qu'ils ne disent pas la vérité. Ne serait-ce pas la même difficulté lorsqu'il s'agit de leur emploi?

R. Non, ils ont peur de perdre leur argent.

Q. Oui, mais ne croyez-vous pas qu'ils pourraient être poussés à mentir afin d'obtenir leur passage?

R. Non, ils sont obligés de payer leur voyage; vous savez que le passage n'est pas gratuit.

Q. S'ils sont journaliers une prime est payée pour eux?

R. Oui, pour une certaine classe mentionnée dans le contrat et pour un certain nombre de Galiciens et de Buckowiniens.

ARRIVÉES D'IMMIGRANTS AUX PORTS DE MER CANADIENS.

Par M. Lake :

Q. Avez-vous quelques chiffres qui indiquent la proportion des classes agricoles par rapport au nombre total de ceux qui arrivent des ports d'Europe?

R. Oui, voici un relevé. En 1901, 17,599 immigrants ont débarqué aux ports de mer pour lesquels, d'après son contrat, la compagnie a été payée pour 3,152. En 1901-2, 21,938 sont arrivés, la compagnie a reçu paiement pour 8,977. Durant l'exercice de 1902-3, 34,484 ont débarqué, paiement pour 13,036. Durant l'exercice 1903-4, 25,433 sont arrivés, la compagnie avait droit à une prime sur 12,319. Pendant l'exercice 1904-5, 28,654 ont débarqué, et la compagnie avait droit de recevoir une commission sur 12,387.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Pourquoi n'était-elle pas payée pour tous?
R. Parce que nous ne payons que pour certaines classes.

Par M. Monk :

Q. D'après ce que vous avez dit, M. Scott, le gouvernement ne s'occupe nullement de savoir si la *North Atlantic Trading Company* cherche à connaître si les gens des pays compris dans son contrat, avant leur départ, ont de bonnes mœurs, sont instruits et sont dans les conditions d'esprit voulues pour ce pays?

R. On leur demande au port d'arrivée s'ils peuvent lire et écrire, s'ils sont mariés ou non, leur âge et état.

Q. Est-ce tout ?

R. Oui.

Q. Ne leur fait-on pas d'autres questions avant leur départ d'Europe ?

R. Je ne sais pas quelles questions leur pose l'agent inscripteur.

Q. Il y a quelque chose que je ne puis pas bien comprendre, M. Scott, peut-être que vous pouvez me renseigner. Je trouve, par exemple, qu'au sujet des questions auxquelles le ministre de l'Intérieur a répondu en Chambre le 29 mars, il semble exister des divergences entre les réponses et le relevé que l'on trouve à la page 42 du rapport annuel de 1904-05. Je vois en effet que nous avons payé une prime sur 241 immigrants venus du Danemark durant l'exercice 1904-05.

R. En 1904-05.

Q. En cette année nous avons payé des primes pour 241 personnes de la classe des agriculteurs ou des domestiques, alors que dans le rapport général du département de l'Intérieur, page 42, pour la même année, je vois que nous n'avons reçu que 119 immigrants Danois de la classe agricole.

R. Oui. Naturellement, le compte de la "North Atlantic Trading Company" se recouvre, vous ne pouvez pas avoir dans ce rapport tous les comptes jusqu'au 30 juin; il y a beaucoup de révisions à faire, de sorte que les comptes rendus sont retardés.

Q. Ensuite, pour les Hollandais venus la même année, d'après cette réponse, nous avons payé une prime pour 153 personnes de la classe agricole, et d'après le rapport du département auquel il a été fait allusion, nous n'avons reçu que 99 cultivateurs hollandais. Je suppose que ceci s'explique, mais je ne le comprends pas.

R. Nous avons payé pour 99 hommes, 12 femmes et 12 enfants.

Q. Cependant, onus avons payé pour 153 immigrants hollandais agriculteurs envoyés par la "North Atlantic Trading Company" ?

R. Oui, pour 153.

Q. Si vous vous rapportez encore aux mêmes question et aux mêmes réponses de cette année, ou plutôt de 1903-04, l'année précédente, il semble que nous avons payé une prime pour 1,535 Suédois de la classe agricole, et d'après le rapport du département il semblerait que nous n'avons reçu que 396 cultivateurs ?

R. 396 hommes, 140 femmes, 271 enfants, et en outre——

Q. Comment pouvez-vous expliquer cela ?

R. En comptant les travailleurs de toutes classes, il y avait 324 hommes, 48 femmes et 73 enfants.

Q. C'est-à-dire de la classe ouvrière ?

R. Et de domestiques, 160.

Q. Cela fait-il 1,535 ?

R. Je n'en ai pas fait l'addition.

Q. Il y a une autre clause dans le contrat qui oblige la compagnie à rembourser le gouvernement pour tous les immigrants déportés. L'a-t-on fait ?

R. Leur déportation n'a rien coûté.

Q. Les compagnies de navigation les déportent-elles gratuitement?

R. Oui. On ne leur permet pas de débarquer.

Q. Les déportent-elles à leurs dépens?

R. Elles le font.

Q. J'ai vu un item, je ne me rappelle pas où dans le rapport de l'auditeur général, où il est dit que nous avons remboursé les compagnies pour le retour des immigrants. Savez-vous si la chose a eu lieu ?

R. Les immigrants sont débarqués et examinés dans nos édifices. S'ils ont des formes de malades contagieuses que le docteur Bryce vous expliquera, on les interne dans un hôpital et ils sont soignés. S'il faut les déporter, le gouvernement n'a rien à payer, les compagnies de navigation les transportent à leurs dépens.

Par M. Sproule :

Q. Supposez qu'ils aient passé aux Etats-Unis et qu'ils y aient été refusés ?

R. Si le fait nous est signalé, nous les déportons, bien que nous n'en ayons pas le droit d'après la loi.

Q. Le faites-vous ?

R. Oui, nous le faisons.

Par M. Wilson :

Q. Il y a quelques renvois aux Etats-Unis ?

R. Le docteur Bryce pourra mieux vous expliquer que moi ce qui concerne la partie médicale.

Par M. Monk :

Q Dans cet état de compte, savez-vous si la compagnie a jamais remboursé le gouvernement ?

R. Pour les déportations ?

Q. Pour quelque cause que ce soit ?

R. Non, pas que je sache, excepté pour de l'impression que j'avais fait faire et dont j'ai déduit le prix. La compagnie avait besoin de quelques cartes du Canada, j'en ai retenu le coût sur les primes. C'est là tout ce que je sais.

Q. Je pense que vous avez dit que la compagnie n'a pas dépensé dans ce pays l'argent qu'elle était tenue d'y dépenser d'après les termes de son contrat ?

R. Je sais que nous avons les pièces justificatives.

Q. Non pour les £1,000 et les $15,000?

R. Oui.

Q. Seraient-elles parmi ces documents ?

R. Elles n'ont pas été mises au dossier, elles sont très volumineuses, mais je les produirai en même temps que des exemplaires de brochures en différentes langues.

Q. Pourriez-vous le faire aujourd'hui ?

R. Je ne puis le dire.

Q. Mais vous allez envoyer immédiatement ce câblogramme à lord Strathcona?

R. Oui, avec la permission du ministre. Je dois le lui soumettre.

Q. Et donnerez-vous la réponse au président dès que vous l'aurez reçue ?

R. Dès que je la recevrai.

Q. Avez-vous raison de croire que le ministre s'opposera à donner ces renseignements ?

R. Pas du tout. Je ne lui ai jamais parlé du sujet.

Q. S'il ne s'y oppose pas, vous pourriez câbler immédiatement?

R. Certainement, voilà les dossiers que vous avez demandés (il produit les documents).

IMMIGRATION au Canada de la Grande-Bretagne, *steamer Lake Manitoba*, de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, parti de Liverpool le 21 juin 1905, arrivé à Québec, le 30 juin 1905. Sommaire des commissions sur les colons dues aux agents inscripteurs.

Nom et adresse de l'agent.	Hommes.	Femmes.	Au-dessous de 12 ans.	£ s. d.
Archer, W. R., Leamington		1		0 7 0
Blake, R., Dalton-in-Furness	4			1 8 0
Bryan, H. W., Banbury	1			0 7 0
Carroll, J. & Son, Hyde	1	1		0 14 0
Dean & Dawson, Nottingham	4	2		2 2 0
Davidson, R. & J., Aberdeen (E.)	2			0 14 0
Erskine, John, Kirkcudbright (E.)	1			0 7 0
Easton, W., Jedburgh		1		0 7 0
Haines, F. H., Watford	1	1		0 14 0
Hellills, W. & Co., Liverpool	1			0 7 0
Heilbron, Isaac, Liverpool	2			0 14 0
Jackson, J. & Sons, Liverpool	2	1		1 1 0
Jakins Bros. & Co., Londres	1	1	1	0 17 6
King, B. G., Norwich	1			0 7 0
Meats & Meats, Hereford	1			0 7 0
McLean, W. E., Cleator-Moor	1	3		1 8 0
Perkins, Bertie & Co., Swansea	1			0 7 0
Robbins, Dr J., Londres	7	1	2	3 3 0
Smith, W. Beecher, Manchester	1			0 7 0
Sanderson, E. & Co., Nottingham	1			0 7 0
Swan & Leach, Manchester	1			0 7 0
Sealby, H., Maryport	4			1 8 0
Stanley, J. J., Woolwich	1			0 7 0
Taylor, W. H., Liverpool	1			0 0 0
Wilkie, A. W., Cork (Ir.)	1	1		0 0 0
Total	41	13	3	18 7 6

M. W. R. ARCHER, DE LEAMINGTON.

Numéro du billet de contrat.	Noms des colons.	Hommes.	Femmes.	Au-dessous de 12 ans.	£ s. d.
3865	Alice McGregor		30		0 7 0

M. R. BLAKE, DE DALTON-IN-FURNESS.

7371	Ed. Tyson	31			0 7 0
7372	Elias Tyson	30			0 7 0
37281	Joseph Johnson	21			0 7 0
37283	Fred. Phizaclea	22			0 7 0
	Total	4			1 8 0

M. H. W. BRYAN, DE BANBURY.

1791	L. H. B. Jackson	21			0 7 0

J. CARROLL & SON, DE HYDE.

7334	F. Mandsley	49			0 7 0
	Mme Mandsley		51		0 7 0

ANNEXE No 2

Immigration au Canada de la Grande-Bretagne, *steamer Lake Manitoba,* parti de Liverpool le 20 juin 1905, arrivé à Québec le 30 juin 1905. Etat de compte des commissions sur les colons dues à l'agent inscripteur.

DEAN & DAWSON, DE NOTTINGHAM.

Numéro du billet de contrat.	Noms des colons.	Hommes.	Femmes.	Au-dessous de 12 ans.	£	s.	d.
7590	Mme W. Pickard		50		0	7	0
	John "	29			0	7	0
	Charles "	25			0	7	0
	Leonard "	15			0	7	0
	Mme E. Garwell		27		0	7	0
57253	R. Habert	48			0	7	0
	Total	4	2		2	2	0
	R. & J. DAVIDSON, D'ABERDEEN, ÉCOSSE.						
45811	Alex. Sinclair	24			0	7	0
45812	Wm. Hall	20			0	7	0
	Mr JOHN ERSKINE, KIRKCUDBRIGHT, ÉCOSSE.						
44481	Thos. R. Hallsday	28			0	7	0
	Mr W. EASTON, DE JEDBURGH, ÉCOSSE.						
3529	Bella Jack		19		0	7	0
	Mr F. H. HAINES, DE WATFORD.						
30276	Wm. Snoxall	22			0	7	0
	Mary "		48		0	7	0
	W. HELLILLS & CO., DE LIVERPOOL.						
7692	Frank Phillips	23			0	7	0
	Mr ISAAC HEILBRON, DE LIVERPOOL.						
63637	Wm. Grant	19			0	7	0
63640	Rodger Hindle	29			0	7	0
	J. JACKSON & SONS, DE LIVERPOOL.						
75467	J. Hurst	30			0	7	0
75470	Jas. Wilson	37			0	7	0
	Mme "		34		0	7	0
	Total	2	1		1	1	0
	JAKINS BROS. & CO., DE LONDRES.						
30252	Henry Jenkins	36			0	7	0
	Mme "		32		0	7	0
	John "			9	0	3	6
	Total	1	1	1	0	17	6

IMMIGRATION au Canada de la Grande-Bretagne, *steamer Lake Manitoba,* de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, parti de Liverpool le 20 juin 1905, arrivé à Québec le 30 juin 1905. Etat de compte des commissions sur les colons dues à l'agent inscripteur.

Numéro du billet de contrat.	Noms des colons.	Hommes.	Femmes.	Au-dessous de 12 ans.	£	s.	d.
	MR B. C. KING, DE NORWICH.						
55156	Sydney Smithbone	18			0	7	0
	MEATS & MEATS, DE HEREFORD.						
55103	Ernest Williams	20			0	7	0
	MR W. E. McLEAN, DE CLEATOR-MOOR.						
24232	Adam Byers	59			0	7	0
	Mme "		59		0	7	0
	Mlle V. "		21		0	7	0
	Mlle M. "		17		0	7	0
	Total	1	3		1	8	0
	MR BERTIE PERKINS & CO., DE SWANSEA.						
3852	J. D. Jones	31			0	7	0
	DR J. ROBBINS, DE LONDRES.						
6648	J. L. Cartwright	29			0	7	0
	Mme "		28		0	7	0
	Sophia "			9	0	3	6
	Edith "			7	0	3	6
96794	Harold Stuckey	20			0	7	0
96795	H. Howlett	32			0	7	0
96801	Thos. Bull	32			0	7	0
96802	W. Scaife	35			0	7	0
96805	Wm. Heron	24			0	7	0
96807	H. Bedford	34			0	7	0
	Total	7	1	2	3	3	0
	MR W. BEECHER SMITH, DE MANCHESTER.						
45563	Percy J. Watkinson	19			0	7	0
	E. SANDERSON & CO., DE NOTTINGHAM.						
30157	Albert Dobson	22			0	7	0
	SWAN & LEACH, DE MANCHESTER.						
35907	Thos. Fitzmaurice	26			0	7	0
	MR H. SEALBY, DE MARYPORT.						
33972	Wilson J. Sewell	20			0	7	0
	J. Aitkenhead	19			0	7	0
	Shepherd Sewell	18			0	7	0
33973	John Plummer	21			0	7	0
	Total	4			1	8	0

IMMIGRATION de la Grande-Bretagne à destination du Canada, par le *steamer Lake Manitoba,* de la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien. Parti de Liverpool le 20 juin 1905. Arrivés à Québec le 30 juin 1905. Etat des commissions sur les colons dues à l'agent inscripteur.

Numéro du billet de contrat.	Noms des colons.	Hommes.	Femmes.	Au-dessous de 12 ans.	£	s.	d.
24065	W. C. Jossa	22			0	7	0
6061	A. N. Conway	35			0	7	0
15902	John O'Keefe	30			0	7	0
15903	Mlle Donovan		28		0	7	0

J'ai lu la copie de mon témoignage et je la certifie correcte.

W. D. SCOTT.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DE COMITÉ N° 34,
MERCREDI, le 11 avril 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation, s'est réuni ici, aujourd'hui, à 10 heures a.m., M. P. M. McKenzie, président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT.—C'est au comité à dire comment procéder. Messieurs Scott et Smart sont ici aujourd'hui, et je suppose que le premier témoin devrait être monsieur Smart. Est-ce que le comité désire entendre monsieur Smart?

M. MONK.—Monsieur le président, monsieur Scott a été interrogé à la dernière séance du comité; puis l'on me propose d'interroger M. Smart en premier lieu, vu que l'on croit cela préférable, attendu que ce monsieur ne réside pas à Ottawa. Je prends cependant la liberté de faire remarquer que le travail du comité serait abrégé si nous pouvions en premier lieu interroger M. Scott au sujet des pièces qu'il nous a promis d'apporter lors de son interrogatoire à la séance précédente. Si ces pièces ont été produites, je pensais proposer au comité d'indiquer à M. Scott deux ou trois autres pièces dont nous avons besoin, et qu'il pourrait se procurer pendant que nous interrogerons M. Smart. Donc, je propose qu'on appelle d'abord M. Scott, afin de s'assurer s'il a obtenu les pièces mentionnées à son premier interrogatoire.

M. W. D. SCOTT paraît alors devant le comité et dit: Le comité m'a demandé de produire une douzaine de relevés indiquant ceux sur lesquels des primes avaient été

payées. J'ai ces pièces ici (pièces produites); aussi les preuves touchant les dépenses de $15,000, ainsi que les £1,000 additionnels en Norvège et en Suède (pièces produites). L'original de la correspondance entre M. Preston et la *North Atlantic Trading Company,* qui a été demandé jusqu'à la date du contrat, se trouve avec le premier dossier placé devant le comité.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Pouvez-vous nous mentionner la date où commença la correspondance qui a abouti à ce contrat?

R. La date de la correspondance? Le 29 mai 1899 est la date où M. Preston a recommandé qu'un changement fût fait au système d'émigration continentale.

Par M. Monk:

Q. Pardon, avez-vous dit que vous produisiez la correspondance entre M. Preston et la *North Atlantic Trading Company*, ou que ces pièces ont déjà été produites? Je ne les vois pas.

R. M. Monk, toute la correspondance que j'ai fait partie de ces dossiers. C'est toute la correspondance que je connaisse.

C'est toute la correspondance de la division, je suppose?

R. Oui, d'après la recherche que j'ai faite. Le mémoire qu'on m'a remis se lit ainsi: Il n'y a dans ce dossier aucuns originaux ou copies de lettres entre monsieur Preston et les agents qui forment la "North Atlantic Trading Company" si ce n'est la lettre dans laquelle la compagnie soumet sa proposition, à la page 285, dossier 2414-3. Je ne vois pas la lettre à ce dossier dans le moment. Oh, oui, la voilà. Elle est en date du 26 octobre 1899.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Vous feriez aussi bien de la lire?

R. (Lecture) "A cause de nos fréquents rapports, nous avons l'honneur de soumettre au gouvernement canadien la proposition suivante:—

"Nous entreprendrons d'attirer sur le Canada l'attention des habitants des pays du continent européen, et en réponse aux questions nous donnerons des renseignements authentiques relativement au climat et aux ressources du Canada, et, à ceux dont l'intention est d'émigrer, nous montrerons le Canada comme un pays propre à la colonisation; ceci aux conditions suivantes:—

"1. Que le gouvernement dépensera £500 en brochures appropriées que nous recommanderons, et placera ces imprimés entre nos mains.

"2. Que nous recevrons du gouvernement pour tous les émigrants âgés de plus de 12 ans et venant de ces pays à destination du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, tels qu'inscrits aux ports d'Halifax, Saint-Jean, Québec et Montréal, soit par cette route ou par voie de Portland et New-York, dans les Etats-Unis, 17s. 6d. par tête pour tout nombre moindre que 10,000 chaque année; 20 shillings sterling par tête pour tout nombre compris entre 10,000 et 15,000 par année; 25s. sterling par tête pour un nombre quelconque dépassant 15,000 par année.

"3. Que chaque chef de famille aura en sa possession au moins $100, ou s'il y a communauté de familles travaillant ensemble, qu'elles auront en tout une valeur moyenne propre à les empêcher d'être à la charité publique.

"4. Que cette proposition ne s'appliquera qu'aux émigrants qui sont cultivateurs ou qui ont l'intention de s'établir sur un terrain à cultiver.

"5. Cette offre peut être acceptée pour une période de cinq ans, et peut plus tard être rejetée à condition qu'un avis soit donné trois mois avant le premier d'octobre d'une année quelconque. L'une des conditions essentielles de cette offre est que par nos actions nous ne violerons aucune loi ni ne nous mettrons en contravention avec aucune loi quelconque, présente ou future, d'un pays d'où il pourrait être fait des recherches, ou duquel il pourrait émigrer des colons pour le Canada.

Ceci est signé par la "Trans-Atlantic Trading Company."

ANNEXE No 2

Par M. Blain :

Q. Cette offre a-t-elle été acceptée?

R. Le 30 octobre de la même année, après de nombreuses conférences et beaucoup de correspondance entre M. Preston et les agents qui forment la "North Atlantic Trading Company", une proposition fut faite, comportant que: attendu que cette organisation et ainsi de suite—j'ai donné ces renseignements au comité la semaine dernière. Le 4 novembre, monsieur Preston, de la part du ministère de l'Intérieur, accepta la proposition telle que rédigée par la "North Atlantic Trading Company".

Q. Puis-je demander, quelle est la date de la première lettre, et la date de cette acceptation?

R. La première lettre était datée du 26 octobre 1890. C'est la lettre que je viens de vous lire.

Q. Maintenant, la date où le gouvernement accepta cette proposition?

R. Le 4 novembre, M. Preston accepta la proposition en qualité de représentant du gouvernement.

M. Monk.—J'aimerais maintenant poser une question à M. Scott. Il est très difficile de comprendre les dossiers qui ont été apportés, vu que les pièces ne sont pas à la suite, mais en tant que j'ai pu voir, le gouvernement a fait trois arrangements distincts avec la "North Atlantic Trading Company"?

M. Scott.—Oui.

M. Monk.—L'un a eu lieu le 1er novembre 1899, ou vers ce temps-là; un autre arrangement a été fait le 13 juillet 1900, ou à peu près vers ce temps; et le dernier arrangement a été fait le 20 novembre 1904. Je désire demander au témoin s'il pourrait mettre devant le comité, à sa prochaine séance, les pièces qui ont trait à chacune de ces trois conventions, afin qu'on puisse les avoir ensemble?

M. Scott.—Toutes ces pièces font partie de ce dossier.

M. Monk.—Mais ça prend deux jours pour faire ces recherches, tandis que vous pouvez choisir ces pièces et les faire copier; le comité aura alors les trois contrats sous la main. D'un autre côté, il n'y a pas de membre du comité qui ait le temps d'examiner toutes ces pièces et choisir les contrats; la chose est tout à fait impossible. Je désirais vous demander si vous pouviez faire ça pour le comité, afin que nous ayons les trois contrats et les preuves séparément; c'est-à-dire, les sommes que la compagnie était tenue de dépenser et les pièces justificatives pour chaque année depuis 1899. Il y en a au dossier, mais on ne voit pas si tout y est. Les recherches demandent beaucoup de temps, et si nous avions ces relevés d'année en année, nous pourrions voir si la compagnie a rempli ses obligations de dépenser un certain montant à faire des annonces et à conduire une propagande chaque année. Je dirais aussi que je crois que le comité, à sa prochaine séance, désirerait savoir de M. Scott quel moyen avait le gouvernement d'établir chaque année la somme payable en primes à la compagnie. Autant que je peux voir, après avoir examiné ce dossier, le système n'a pas toujours été le même. Il existait un certain système au début du travail, et il a depuis été chargé. Je crois qu'il est important au comité de savoir quel système était en vigueur, et lequel est actuellement en usage, afin de tenir compte des sommes dues à la compagnie sous forme de primes.

M. Scott.—Je produis ici, M. Monk, des spécimens de la littérature que vous demandez.

M. Monk.—Sont-ce tous les spécimens?

M. Scott.—Ce sont les spécimens en diverses langues.

M. Scott se retira ensuite.

Le Président.—Est-ce que le comité désire maintenant entendre M. James A. Smart?

Adopté.

Après lecture de la copie ci-haut de mon témoignage, je certifie qu'elle est exacte.

W. D. SCOTT.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DE COMITÉ N° 34,
VENDREDI, 27 avril 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni aujourd'hui à 10 heures a.m., M. P. H. McKenzie, président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT.—Le travail du comité aujourd'hui est, je crois, la continuation de l'interrogatoire de M. Scott au sujet des affaires d'immigration. M. Scott n'a pas de déclaration à faire, mais si quelque membre du comité désire lui poser des questions, il y répondra du mieux qu'il pourra.

M. W. D. SCOTT, surintendant de l'immigration, est appelé.

Par M. Monk :

Q. Lorsqu'on a ajourné votre interrogatoire, je crois que vous aviez entrepris de retirer de certaines liasses des pièces concernant les différents contrats passés avec la "North Atlantic Trading Company", et autres choses.

R. Oui, j'ai promis de faire les copies si je pouvais avoir les papiers. Je me suis adressé au président du comité des comptes publics afin d'avoir les dossiers, et il me les a refusés. J'ai alors envoyé le premier commis du bureau des registres, et il a mis sur les différents documents des étiquettes afin de rendre les recherches plus faciles.

Q. Vous rappelez-vous quels sont les documents que vous avez étiquetés ?

R. Je n'ai pas moi-même fait ce travail. J'ai dit au premier commis d'étiqueter chacun des contrats, selon qu'ils se présenteraient dans les dossiers.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Ne vous a-t-il pas donné un mémoire de ce qu'il a fait ?

R. Il ne m'en a pas donné, il est revenu et m'a dit qu'il avait marqué les différents contrats, etc., sur les pièces du dossier, en y attachant une étiquette.

Par M. Monk :

Q. Je crois monsieur Scott, qu'on vous a demandé de préparer pour le comité un relevé des sommes dépensées par le gouvernement pour faire de la propagande au sujet du Canada afin d'encourager l'émigration du continent dans les trois années qui ont précédé le premier contrat?

R. Je ne me rappelle pas de cela.

Q. Je vous ai écrit une lettre à ce sujet, si vous vous rappelez?

R. Oui, je m'en souviens maintenant. C'est, naturellement, une question qui ne touche pas aux affaires de mon département, mais j'ai pris la peine de me procurer les chiffres à la division de la comptabilité. "Sommes dépensées pour imprimés, annonces et exemplaires de journaux en Europe au cours de l'exercice 1897-8, 1898-9. En 1897-8, le montant a été de $17,473.56 ; en 1898-9, $4,777.42. Ce sont les chiffres que m'a donné le comptable.

Q. Voulez-vous donner au comité quelques renseignements touchant le but de ces dépenses?

R.Je n'ai fait aucune recherche à ce sujet.

Q. Il nous serait très important de savoir si l'argent a été dépensé pour feuilles volantes ou brochures, ou pour cartes géographiques ou annonces dans les journaux.

R. Je crois qu'il a été ainsi dépensé.

Q. Ne pourriez-vous pas donner un peu plus de détails que cela au comité ?

R. Je n'aurais qu'à les avoir du comptable. Je ne sais pas quels étaient les items.

Q. Est-ce qu'on peut se les procurer ?

R. On peut les trouver dans le rapport de l'auditeur général. Il n'aurait qu'à les relever du rapport de l'auditeur général pour ces années.

Q. N'y a-t-il rien dans le département pour indiquer pourquoi cet argent a été payé ?

R. Rien que je sache dans ma division.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Devons-nous entendre qu'il n'y a rien touchant les comptes de cette "Trading Company" ?

R. Tous les comptes qui me passent par les mains sont faits en duplicata. Après que j'ai accepté un compte, ou que j'ai recommandé de le payer, il va dans la division de la comptabilité où un chèque est délivré.

L'original est envoyé à l'auditeur général, et l'autre copie est gardée au ministère de l'Intérieur par le comptable. Ce n'est pas ma division.

Q. Savez-vous que monsieur Stockton, de la division de l'auditeur général, a dit qu'il ne connaissait rien au sujet de l'audition de ces comptes.

R. Non, je n'ai rien entendu dire à ce sujet.

Par M. Monk :

Q. Vous dites que les duplicata des comptes indiquant les détails de cette dépense sont chez le comptable?

R. Oui chez le comptable. C'est-à-dire que tout compte accepté par moi et que je recommande de payer est toujours fait en double, et chaque compte indique les items.

Q. Avez-vous, dans la division, les dépenses qui sont sous ce titre pour 1896-7 ?

R. Oui, peut-être chez le comptable.

Q. Maintenant, M. Scott, voulez-vous expliquer au comité quelle a été la base des arrangements que vous avez faits avec les autorités américaines, à Montréal, au sujet des statistiques des immigrants du Canada aux Etats-Unisæ

R. Je suis entré au ministère de l'Intérieur en janvier 1903. Quelques temps après, j'ai commencé à traiter avec M. Watchhorn, du commissariat américain, et me suis entendu avec lui afin qu'on me fournisse une liste de ceux qui s'adresseraient au bureau des commissaires pour obtenir un passeport aux Etats-Unis. J'ai cette liste. J'ai fait des arrangements afin d'obtenir cette liste depuis juillet 1902. Ceci comprendrait tous les endroits d'où ces immigrants pourraient franchir la frontière internationale.

Q. Avez-vous cela?

R. J'ai une copie du tableau en usage, mais je n'ai pas les originaux Ce tableau contient le nom de chaque immigrant, le nom du bateau qui l'a amené, la date de son arrivée, la date où il a traversé la frontière internationale, ou la date de sa demande d'un passeport pour les Etats-Unis, et, je crois, la cause des refus.

Q. Vous avez fait préparer ce tableau en 1903, quand vous avez fait cet arrangement.

R. Oui, et j'ai aussi fait des arrangements afin d'obtenir les noms depuis 1902. C'est-à-dire pour tous les immigrants arrivant au Canada avec des billets à destination de certains points du Canada, qui après, avant un an, s'adressent aux commissaires pour obtenir leur entrée aux Etats-Unis.

Q. Je suppose que c'était la première fois que le ministère faisait de tels arrangements avec les autorités américaines?

R. Avec les autorités des Etats-Unis, oui.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Les autorité américaines préparent-elles cette liste gratuitement?
R. Non, monsieur, nous payons pour avoir les renseignements.
Q. Avec l'assentiment du gouvernement des Etats-Unis?
R. Avec l'assentiment des commissaires.

Par M. Monk:

Q. Alors, M. Scott, votre arrangement, ou l'arrangement du ministère, se rapporte à ceux qui ont, comme vous dites, des billets à destination du Canada, et qui, avant une année écoulée, ont fait la demande d'un passeport aux Etats-Unis?
R. Oui, monsieur.
Q. Recevez-vous les rapports des autorités des Etats-Unis?
R. Oui, nous les recevons tous les mois. Quant au mois de mars cette année, nous n'en avons probablement pas encore les rapports, mais ils nous arriverons d'ici quelques jours.
Q. Vous avez eu ces rapports depuis 1903?
R. 1902.
Q. Les avez-vous maintenant?
R. Non, monsieur.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Le prix de ces renseignements provient-il des fonds du gouvernement canadien?
R. Oui, nous le payons des sommes qui nous sont votées.

Par M. Monk:

Q. Combien leur payez-vous?
R. Je crois que nous donnons cinquante centins de l'heure pour faire copier les noms tirés de leurs registres. Cela s'élève à la somme de $8 à $10 par mois, je crois.
Q. Voulez-vous produire ces rapports au comité et les remettre au secrétaire dans le cours de la journée?
R. Bien, je suppose que cela est possible.
Q. Vous les avez réunis en un rapport?
R. Oui, si le comité veut les avoir, je crois pouvoir les apporter dans 15 à 20 minutes. Nous déménageons, mais je pense que les affaires du bureau sont assez en ordre pour que nous puissions avoir les rapports sans difficulté.

M. Monk.—Je propose, monsieur le président, que les documents ci-mentionnés par le témoin soient apportés et remis au secrétaire du comité.

Le Président.—Y a-t-il quelqu'un pour appuyer cette proposition? Je ne suppose pas qu'on s'oppose à l'obtention de ces renseignements.

M. Wilson.—Je l'appuierai.

Le Président.—Alors, c'est convenu.

Par M. Lalor:

Q. Il n'y a rien pour indiquer le nombre de ceux qui vont aux Etats-Unis après un espace de temps qui dépasse une année?
R. On ne considère pas qu'un homme qui a été plus d'un an au pays soit un immigrant.

Par M. Monk:

Q. L'arrangement ne s'applique pas, non plus, à ceux qui, sous la nouvelle loi américaine, peuvent, dans l'intervalle de dix jours, déclarer leur intention d'aller aux Etats-Unis, bien qu'ils aient eu leur billet à destination du Canada?
R. Oui, l'arrangement embrasse ce cas.

Q. Cette catégorie est-elle placée dans une colonne différente des autres?

R. Le rapport indique la date de leur arrivée et le navire qui les a amenés. Nous recevons une liste de tous les immigrants qui viennent au Canada avec des billets à destination de points qui sont sur le territoire canadien, et qui, plus tard, s'adressent aux fonctionnaires des Etats-Unis pour obtenir leur admission en leur pays, qu'ils y soient admis ou non.

Par M. Lalor :

Q. Quelle raison pourrait empêcher un immigrant de passer aux Etats-Unis sans en avoir fait la demande, après qu'il a été dans ce pays un mois ou un temps plus court?

R. Bien, de temps à autre ils en sont empêchés, mais le gouvernement américain a conclu des arrangements avec les compagnies de transport dans le but que ces compagnies ne donnent pas de billets, connaissant les faits, à un immigrant qui va aux Etats-Unis sans ce passe-port, même s'il passe par les Etats-Unis en route pour New-York. Vous voyez souvent dans les journaux que certaines personnes s'opposent à être retenues dans leur voyage à travers les Etats-Unis pour prendre un bateau à destination de l'Angleterre. J'avais un cas devant moi l'autre jour, celui d'une femme qui était en ce pays depuis six ou sept ans et qui fut obligée de payer la taxe. Toutefois, l'attention des autorités américaines a été attirée là-dessus, et ils ont admis l'injustice de la chose.

Par M. Monk :

Q. Avez-vous eu des communications avec le commissaire de l'immigration des Etats-Unis à ce sujet?

R. Je crois qu'on a échangé une ou deux lettres, oui.

Q. Voulez-vous produire des copies des lettres dans lesquelles vous avez fait la proposition concernant ce que vous fourniraient les autorités américaines, et la réponse qu'elles ont faite.

R. Je crois qu'il en a résulté une entrevue personnelle avec M. Watchorn. Beaucoup du travail de la division se fait au moyen d'entrevues personnelles d'où il résulte tels arrangements.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Dans le cas de la dame dont vous avez parlé qui avait été six ou sept ans dans le pays et qui a payé $2 pour entrer aux Etats-Unis, cet argent lui a-t-il été remboursé?

R. Bien, je ne puis dire, je ne le crois pas.

Par M. Monk :

Q. Vous rappelez-vous, M. Scott, à quel temps vous avez reçu le premier rapport des commissaires américains à Montréal?

R. Je ne pourrais vous en dire la date exacte, mais les pièces originales vous indiqueront quand il a été reçu. Ces pièces porteront le sceau de la division indiquant la date où le rapport a été reçu.

Q. Vous avez, je suppose, tenu compte de toutes les déductions faites sur les paiements d'argent à faire à la "North Atlantic Trading Company" se rapportant à cette question des immigrants allant aux Etats-Unis?

R. Oui, chaque année. Quand le compte de la "North Atlantic Trading Company" est fait, les noms sont comparés avec ceux qui sont allés aux Etats-Unis, comparés à la liste, et les déductions sont faites. Si l'on a payé pour des immigrants qui sont allés aux Etats-Unis, nous déduisons ce montant.

Q. Ce mode date de 1903. La première déduction était-elle considérable ?

R. Je crois que ce mode remonte à 1902. Je suppose que c'est dans ce but qu'une liste a été préparée, de manière à en tenir compte d'aussi loin que les renseignements pourront être obtenus.

Q. La première déduction a-t-elle été forte ?

R. Il y a eu des déductions un peu avant cela. Les renseignements ont été puisés par nos propres fonctionnaires, voyageurs, etc. Nous trouvons que certaines personnes s'en vont aux Etats-Unis, la chose est connue à ce bureau, et la déduction est faite.

Q. Pouvez-vous dire si quelque somme d'argent ou lettre de crédit a été envoyée par câblogramme à monsieur Preston concernant les paiements à faire à la "North Atlantic Trading Company" ?

R. Non. Puis-je expliquer comment ces paiements ont été faits. Tout ce que je fais est ceci, je demande au comptable de faire tel paiement. C'est tout que je connais. Il fait le paiement par l'intermédiaire de Preston, ou directement à la "North Atlantic Trading Company". Je ne connais rien à ce sujet. Tout ce que je sais, c'est que je fais le compte et en recommande le paiement. Je ne crois pas qu'il serait payé à monsieur Preston directement.

Q. Payez-vous au moyen de chèques ou en argent ?

R. Je n'ai rien du tout à faire quant au paiement.

Q. Payez-vous au moyen d'un crédit envoyé par câble ?

R. Je n'ai rien à faire à ce sujet. C'est la division de la comptabilité.

Par M. Lalor :

Q. La seule preuve que vous avez relativement aux immigrants qui vont aux Etats-Unis est lorsqu'ils vont à votre bureau demander un passe-port?

R. L'immigrant ne s'adresse pas à ma division, mais aux autorités américaines.

Q. C'est la seule manière que vous avez de connaître qui passe aux Etats-Unis ?

R. Dans certains cas, et aussi par ce que disent nos propres agents.

Par M. Monk :

Q. Pouvez-vous dire si ces tableaux que vous fournissez aux agents américains contiennent le nom du navire sur lequel l'immigrant arrive et le pays d'où il vient ?

R. Me rapportant à ma mémoire, il y a le nom de l'immigrant, le nom du navire, la date de son arrivée au Canada, la date où il fait sa demande de passer aux Etats-Unis, l'endroit où il traverse la frontière, et le point des Etats-Unis où il va se fixer.

Q. Maintenant, j'apprends, d'après certains renseignements que j'ai eus, qu'en vertu d'un nouveau règlement, les Américains considèrent les immigrants qui vont au Canada et qui, avant dix jours, déclarent leur intention d'aller aux Etats-Unis, sous l'empire d'une décision récente, ils les considèrent comme ayant été enregistrés à destination des Etats-Unis, par voie du Canada ?

R. Je n'ai jamais entendu dire cela.

Q. Avez-vous déjà entendu parler de ce nouveau règlement américain concernant la faculté de prendre dix jours ?

R. Pour celui qui va aux Etats-Unis ?

Q. De ce règlement. En connaissez-vous la date ?

R. Non.

Q. Savez-vous qu'il y a environ mille immigrants venant au Canada, s'enregistrant à destination du Canada chaque année, pour profiter de ce règlement?

R. Non.

Q. Vous ne savez pas cela ? Mais vous dites que les rapports que vous allez produire indiquent cette classe même ?

R. Certainement, ils indiquent chacun d'eux, tout immigrant qui arrive en Canada et qui a demeuré au Canada moins qu'une année.

Par M. Fisher :

Q. Dans le rapport, y a-t-il une division indiquant le temps qu'ils ont demeuré au Canada ?

R. Non, les rapports sont arrangés suivant les ports. Par exemple, il commence de Montréal et mentionne tous les ports à l'est et à l'ouest.

Q. Il n'y aurait rien qui pût indiquer s'ils profitent ou non des règlements auxquels monsieur Monk fait allusion ?

R. Non, mais la date de l'arrivée du navire est donnée.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Y a-t-il un registre pour les immigrants qui entrent au Canada venant des Etats-Unis ?

R. Oui.

Q. Et payez-vous des primes pour ceux de la catégorie voulue qui entrent ainsi ?

R. Oui.

Par M. Monk

Q. Les statistiques dont vous parlez comprennent la classe des immigrants que couvre le contrat passé avec la "North Atlantic Trading Company" ?

R. Ils comprennent tous les immigrants.

Q. Tous les immigrants ?

R. De toute nationalité.

Q. Ceux de la Grande-Bretagne ?

R. Aussi, oui.

Par M. Lake :

Q. Pouvez-vous nous dire combien de Bukoviniens, de Galiciens et de Polonais de la classe agricole, industrielle et ceux dont l'état est le service domestique, sont venus au cours de l'année dernière, c'est-à-dire 1904-5 ?

R. Je le crois. En 1904-5 il est venu 1,123 Bukoviniens.

Q. J'entends des trois classes ?

R. Quelles autres classes ?

Q. Polonais et Galiciens. Je parle des classes agricoles, industrielles et de service domestique ?

R. C'est le nombre total d'arrivées que je donne, mais je puis me procurer l'autre relevé.

Q. Je parle des diverses nationalités.

R. Bien, il y a des Bukoviniens, des Croates, des Dalmates et des Galiciens. Il y a eu 1,123 Bukoveniens ; 27 Croates ; 4 Dalmates ; 6,926 Galiciens. De ce nombre la "North Atlantic Trading Company" aura droit à une prime sur 4,890.

Q. Ainsi, la limite n'a pas été dépassée ?

R. Nous n'avons pas, en payant pour ce nombre, été au delà la limite.

Q. Ils n'ont pas reçu le plein montant qu'ils auraient pu avoir ?

R. Il en est venu 8,080 de ces classes, et l'on a payé pour 4,890.

Q. Pouvez-vous dire combien il y en a eu l'année précédente ?

R. L'année précédente, en 1903-4, il y a eu 1,578 Bukoviniens, 16 Croates, aucun Dalmate, 7,729 Galiciens. De ce nombre, nous avons payé sur 5,445.

Q. Bien, vous n'auriez pas payé pour ce nombre ?

R. Ils avaient droit à cela.

Q. Vous n'avez payé que sur 5,000, parce qu'il y avait une limite à 5,000 ?

R. Bien, je puis dire que, du nombre ci-indiqué, chaque année il y a un recouvrement de comptes. Il est impossible de tirer une ligne distincte le 30 juin d'aucune année.

Q. Bien. alors pouvez-vous me donner le nombre de l'année précédente ; je veux simplement avoir ces deux années ?

R. En 1902-3, il y a eu 1,759 Bukoviniens, 1 Croate, aucun Dalmate, et 8,382 Galiciens. De ce nombre, ils auraient droit à paiement sur 5,481.

Q. Ainsi, prenant les trois ans ensemble, le nombre sur lequel ils auraient droit à un paiement serait moindre que 1,000 de plus que le ministère pouvait payer, d'après la limite de 5,000 ?

R. Ça ne serait environ que 50 pour 100 du total.

Q. Où je veux en venir, c'est ceci: M. Smart nous a dit, dans un autre comité, l'autre jour, que par rapport à cette limite de 5,000, la compagnie avait perdu $30,000 ou $40,000 durant les trois dernières années. Je voulais trouver leurs chiffres exacts?

R. Bien, ces chiffres sont exacts. Je puis mettre ce relevé au dossier et le présenter au comité, s'il le désire. Il indique qu'au cours des cinq années datant de 1900-1 à 1904-5, c'est-à-dire au cours des exercices, le nombre de personnes de ces nationalités qui sont venues de ces pays conformément au contrat de la *North Atlantic Trading Company* a été 128,108 et que la compagnie avait droit à une prime sur 49,871.

Q. Ceci peut être mis au dossier?

R. Ceci peut être mis au dossier. Je le remettrai au comité.

Par M. Blain:

Q. Quel examen médical est fait dans le cas des émigrants qui partent des vieux pays?

R. Depuis que je suis dans le ministère, je n'ai jamais été dans les vieux pays pour voir personnellement l'examen médical. Cependant, je connais ceci, c'est qu'il y a un examen fait par les médecins de la Chambre de Commerce.

Q. Mais pas par un fonctionnaire de ce ministère?

R. Et par le médecin du navire aussi, avant qu'on leur permette de s'embarquer.

Par M. Wilson:

Q. Dans les vieux pays?

R. Oui, dans les vieux pays.

Q. Ce n'est pas ce qu'a dit le docteur Bryce?

R. C'est ce qu'il aurait dû dire.

Par M. Blain:

Q. Est-ce que je dois entendre qu'il n'y a pas de fonctionnaire du gouvernement nommé pour cette besogne?

R. Aucun de l'autre côté des mers.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Quand vous parlez de médecins de la Chambre de Commerce, vous entendez que c'est au port?

R. A Liverpool, Glasgow ou Anvers, par exemple.

Par M. Monk:

Q. Prenant le contrat tel qu'il est, est-ce que le gouvernement a droit de se plaindre de la compagnie?

R. Je n'ai jamais pensé à étudier cette question.

Q. N'y a-t-il pas eu de plaintes faites à la compagnie au sujet de ce contrat?

R. Je n'ai pas fait de plainte moi-même.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Qui peut connaître la chose, sinon vous?

R. Je ne pourrais certainement pas le dire.

Par M. Monk:

Q. Cela tombe sous votre juridiction?

R. Oui.

Q. Avez-vous porté quelque plainte, quelque plainte spéciale?

R. Non, je n'en ai pas portée.

Q. Vous n'en avez pas portée?

R. Non.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Quel est le but de cet examen médical fait par la Chambre de Commerce dans les pays étrangers, tels que la Hollande et l'Allemagne? Cela nous serait-il avantageux ?

R. Pour les empêcher de s'embarquer.

Q. Afin de laisser ces personnes infectées dans leur pays ?

R. La compagnie de transport ne les amènerait pas étant infectées, car elle serait obligée de les ramener.

Q. Les ramène-t-elle ?

R. Elle les ramène, car elles passent toutes un examen médical en ce pays.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Alors elles sont arrêtées ?

R. Elles le sont toutes, d'après ce que j'en sais.

Par M. Herron :

Q. Pourquoi la Chambre de Commerce prendrait-elle les intérêts de la compagnie de transport ?

R. Je suppose que c'est stipulé dans leur acte.

Par M. Hughes (Victoria) :

Q. Est-ce qu'il n'est pas venu au Canada un nombre d'immigrants qui n'ont pas été admis aux Etats-Unis parce qu'ils n'ont pu passer un bon examen médical ?

R. Je crois qu'il y a diverses manières de voir chez les hommes de l'art.

Q. Règle générale, ne sont-ils pas plus sévères aux Etats-Unis ?

R. Je ne crois pas qu'ils le soient. Je crois que notre examen médical est plus sérieux que celui des Etats-Unis. Je puis dire que nos médecins de Montréal s'aperçoivent de tous les cas où les immigrants débarqués aux Etats-Unis qui sont affectés de la maladie qu'on appelle trachoma. Nos médecins ont découvert cette maladie, alors que ceux des Etats-Unis avaient laissé passer les immigrants.

Par M. Lake :

Q. Je remarque dans le rapport du ministère de l'Intérieur qu'on a commandé un million d'exemplaires du *Free Press* du Manitoba?

R. Oui, ils ont été commandés.

Q. Ont-ils été livrés ?

R. Ils ont été expédiés par la poste directement du bureau de l'éditeur.

Q. Je remarque, à ce sujet, dans le rapport de l'auditeur général pour l'année dernière qu'il y paraît un nombre bien moins considérable que cela, certainement pas un million d'exemplaires.

R. Il a été expédié par la poste un million d'exemplaires, je ne sais pas si cela paraîtrait ou non dans le rapport de l'année dernière.

Q. Du *Free Press?*

R. C'était l'édition spéciale de la moisson l'automne dernier, une annonce pour l'ouest.

Q. Une édition spéciale touchant la moisson ?

R. Une édition touchant la moisson.

Q. Combien le gouvernement a-t-il payé pour cela ?

R. Je pense qu'il a payé trois centins le numéro, y compris le port.

Q. Je crois que c'était trois centins et demi ?

R. Ou trois centins et demi. Les frais de port étaient compris.

Q. Bien, dans le rapport de l'auditeur général, il y avait une autre somme pour frais de port, montant additionnel, si vous la cherchez vous la verrez.

R. Bien, je ne pourrais rien dire à ce sujet.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. J'allais finir cette question touchant les immigrants qui arrivent des Etats-Unis et qui sont à destination du Canada.

R. Oui.

Q. Les autorités américaines examinent-ils les immigrants qui débarquent aux ports des Etats-Unis en route pour le Canada ?

R. Oui.

Q. Et probablement qu'ils n'y est pas accordé grand soin ?

R. Oh, oui, leur examen est très sévère.

Q. L'examen de ces immigrants ?

R. Oui.

Q. De même qu'il l'est au sujet de ceux qui doivent rester aux Etats-Unis ?

R. Oui, parce qu'il n'y a pas de sûreté que ces gens ne descendront pas à quelque endroit en passant par les Etats-Unis.

Q. J'ai compris qu'ils ne pouvaient demeurer aux Etats-Unis à moins d'avoir un certificat des fonctionnaires américains ?

R. Je parlais des gens qui viennent au Canada et entrent ensuite aux Etats-Unis.

Par M. Lake :

Q. Ce numéro du *Free Press* était-il un des journaux quotidiens ?

R. C'était une édition particulière. Nous avons eu, je crois, la même chose pendant deux années consécutives.

Q. C'était tout à fait à part de l'édition quotidienne ?

R. A part de l'édition quotidienne, c'était un exemplaire spécial.

Q. Où ce million d'exemplaires ont-ils été expédiés ?

R. Ceux de l'année dernière ont été expédiés l'automne dernier aux Etats de l'est.

Q. A qui ont-ils été expédiés ?

R. Aux gens qui demeurent dans la partie est des Etats-Unis.

Q. Tout le million d'exemplaires ?

R. Le million total d'exemplaires, oui.

Q. Individuellement ?

R. Oui, individuellement.

Q. Du bureau du *Free Press ?*

R. Oui.

Q. Où ont-ils pris les noms ? Leur avez-vous fournis ?

R. Nous avons fourni les noms.

Q. De qui les avez vous eus ?

R. Nous les avons pris de l'édition du *British American* d'un million d'exemplaires. Le *British American* de Chicago a été distribué dans le même territoire. Les éditeurs nous ont fourni les noms et nous les avons fait copier et les avons envoyés au *Free Press.*

Q. De quel format est le *British American* de Chicago ?

R. Je ne pourrais vous le dire de mémoire. Nous avons des exemplaires de ce journal si le comité aime à les voir ?

Q. C'est un petit journal de quatre pages ?

R. Je ne pourrais dire.

Par M. Crokett :

Q. Est-ce un journal de huit pages et de six colonnes ?

R. Je ne pourrais le dire de mémoire.

Par M. Lake :

Q. Il y a une édition de deux feuilles ?

R. Il y a plus de deux feuilles; je ne me trompe pas là-dessus. Si le comité désire avoir des exemplaires du journal en question, je lui en fournirai. Nous en avons des exemplaires en liasse.

Q. Vous dites qu'un million d'exemplaires de ce *British American* de Chicago ont été distribués. Quelle preuve avez-vous que tout cela a été expédié du bureau ?

R. Nous avons les affidavits de leurs commis de poste et de notre propre agent concernant les poids, etc.

Q. Ces affidavits sont avec les comptes, je suppose ?

R. Bien, je ne pourrais dire s'ils sont ou non avec les comptes, probablement que oui. S'ils ne sont pas avec les comptes, nous les avons.

Q. J'ai examiné les comptes, et je n'ai pu en voir aucun touchant le journal *British American ?*

R. Alors, ils sont à mon bureau. Je sais qu'ils ont été faits. J'ai envoyé un fonctionnaire pour voir et s'assurer qu'ils ont été expédiés. Il était là quand les papiers ont été expédiés.

Q. Quel est le nom de ce fonctionnaire ?

R. Je crois que c'était F. C. Blair.

Q. Alors, son affidavit doit être pour assurer que ces papiers ont été expédiés. Combien avez-vous payé pour ces exemplaires du journal ?

R. Je ne pourrais de mémoire dire combien nous en avons payé. Le compte établira ce point.

Q. Vous avez payé trois centins et demi pour le *Free Press* du Manitoba. Il est distribué à $6 par année, n'est-ce pas ?

R. Je ne sais rien de cela.

Q. Vous avez considéré faire un bon marché dans l'intérêt du gouvernement en passant le contrat pour un million d'exemplaires à trois centins et demi ? Vous auriez pu distribuer l'édition spéciale de $6 par année ?

R. Je puis déclarer au comité que le ministère des Postes n'a pas voulu accepter cette édition du *Free Press* comme étant un journal ordinaire, et ils ont dû en payer les frais de port. Ils n'ont pas voulu accepter ce journal comme une publication ordinaire à tant la livre.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Lequel de ces journaux était-ce ?

R. Le *Free Press,* de Winnipeg.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Vous n'avez pas de frais de port à payer pour les publications ordinaires adressées aux Etats-Unis?

R. C'est-à-dire tant la livre. Cette édition a été considérée par le ministère ici comme n'étant pas une publication ordinaire, mais comme des matières imprimées, et par conséquent, c'est sous ce chef que ces journaux furent expédiés.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Ils redoutaient que le département d'Immigration ne fît son travail honnêtement,

R. M. Wilson, je crois que nous sommes tout de même honnêtes...

Q. Pourquoi soulevaient-ils des difficultés, quand c'était une publication ordinaire?

R. Ça n'en était pas une.

Q. C'était une édition particulière d'une publication régulière.

Q. C'est ce que vous avez dit il y a quelques moments?

R. J'ai dit que c'était une édition particulière.

Q. De la même publication, non pas de la publication régulière quotidienne, mais une édition particulière préparée par eux pour ce département.

R. Il n'y avait pas de publication quotidienne, c'était une composition spéciale sur les moissons dans l'Ouest.

Q. Alors, d'après ce que vous dites, ce n'était pas un journal, mais seulement un imprimé préparé et envoyé comme vos brochures ?

R. C'est bien cela.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. N'auriez-vous pas pu faire des arrangements avec les autorités des postes pour les expédier franc de port ?

R. Non, je ne pouvais pas les envoyer gratuitement. Vous ne pouvez faire vos envois gratuitement aux Etats-Unis. Je pourrais dire, pour renseigner le comité, que toute matière à lire qu'on envoie aux Etats-Unis ou en Grande-Bretagne est sujette au tarif postal. Nous payons nos timbres-poste comme toute autre personne, la seule différence est que nous les achetons en gros.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Vous avez un profit là-dessus?

R. Je le crois.

Par M. Lake:

Q. Cet arrangement relatif à la distribution du *Free Press* doit être différent de celui de 1904?

R. Je ne me rappelle pas de cela; je parlais de la dernière édition du million.

Q. L'édition de 1905?

R. De 1905, rendant compte de la moisson cette année-là.

Q. Je vois que l'édition au sujet de la moisson de 1904 a été distribuée d'une autre manière, selon le rapport de l'auditeur général. Il y avait 110,158 exemplaires qui ont été distribués individuellement, et le reste a évidemment été distribué en lots?

R. Un grand nombre d'agents d'immeubles en ont demandé des exemplaires, et en grand nombre.

Q. En avez-vous fourni une quantité quelconque d'exemplaires à la *Saskatchewan Valley Land Company?*

R. Je suppose qu'il se peut qu'on lui en ait fourni sur demande.

Q. 20,000 exemplaires?

R. Je ne pourrais dire cela au juste.

Q. Paieront-ils le ministère pour ces 20,000 exemplaires?

R. Non, certainement. Nous tenons les agents d'immeubles des Etats-Unis ou les compagnies de terres qui désirent avoir nos annonces, nos brochures qui font connaître les produits du pays, ou tout imprimé de même nature, bien munis de toutes ces pièces à renseignements. Nous considérons ces personnes comme étant de très bons agents d'immigration.

Par M. Lalor:

Q. La liste d'envoi dont vous vous êtes servi était-elle purement locale?

R. Bien, je ne pourrais l'affirmer. Je n'aimerais pas à le dire. Je ne connais pas individuellement les personnes à qui les exemplaires ont été envoyés.

Q. Vous vous êtes servi de cette liste d'envoi indistinctement, sans faire attention où allaient les exemplaires?

R. Je ne le sais pas. Ceux qui les ont reçus peuvent tous être des agriculteurs.

Par M. Lake :

Q. Ces exemplaires du journal de Chicago et le *Free Press* du Manitoba étaient tous pour les Etats de l'est ?

R. Avant cela nous n'avions pas poussé l'œuvre de l'immigration dans les Etats de l'est, nous avions déployé tout notre zèle à travailler dans les Etats de l'intérieur et de l'ouest. Mais en faisant la revue du travail accompli, nous avons

trouvé que dans les Etats de l'intérieur et ceux de l'ouest nous avions remporté tant de succès que nous avons décidé de pousser notre œuvre vers l'est, et nous avons pris le moyen plus haut cité de se présenter aux gens de cette région. Je puis dire que notre agent de Boston nous a envoyé 600 personnes l'année dernière.

Par M. Monk :

Q. Combien avez-vous payé pour ce *British American* de Chicago ?
R. Je ne pourrais vous le dire de mémoire, le rapport de l'auditeur général l'indiquera correctement.

Par M. Crocket :

Q. Avez-vous eu un million d'exemplaires de cette publication seule ?
R. Je crois que c'était un million.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Je n'ai pas saisi votre remarque touchant votre agent de Boston ?
R. Il a envoyé plus de 600 immigrants l'année dernière.
Q. Tous des immigrants ?
R. Oui.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Des cultivateurs ?
R. Oh, je suppose que c'était des cultivateurs.

Par M. Herron :

Q. Le ministère a-t-il fait faire des impressions pour être distribuées dans les Etats-Unis par d'autre compagnie de publication que le *Free Press* ?
R. Quelque fois nous achetons des imprimés des petits journaux que nous faisons distribuer; nous faisons cela quelquefois dans les contrées de l'ouest. Des petits établissements nous achetons peut-être mille exemplaires.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Le *Herald* de Montréal a-t-il fait du travail d'impression pour votre division l'année dernière ?
R. Pas que je sache.

Par M. Lake :

Q. Je suppose que vous avez soin de choisir ces millions de noms dans des districts agricoles ?
R. Oui, des Etats de l'est.
Q. Qui les a fournis ?
R. Ils nous ont été fournis par les gens du *British American*, de Chicago.
Q. Et vous les avez fournis au *Free Press* du Manitoba ?
R. Et nous les avons fournis au *Free Press* du Manitoba.

Par M. Lalor :

Q. Savez-vous comment la *British American* s'est procuré la liste.
R. Je ne pourrais vous le dire.
Q. Est-ce une liste d'envoi ordinaire ?
R. Je ne pourrais vous le dire.

Par M. Lake :

Q. Je vois que leur compte indique, " pour copier un million de noms, $1,100 ". Chaque copie de ces noms a-t-elle coûté ce montant ?
R. Ça équivaut à $1.10 du mille, oui.

Par M. Crockett :

Q. Dois-je entendre que vous avez dit que l'envoi du *Free Press* du Manitoba était compris dans les trois centins et demi ?

R. Oui, le port est inclus.

Par M. Monk :

Q. Je vois que le chèque payé au *British American* était de $30,000, avez-vous la pièce justificative?

R. Je ne pourrais le dire; ce doit être dans les comptes publics.

Q. Vous avez la pièce justificative de cela au ministère ?

R. Non, pas dans ma division, je recevais mes ordres d'une autorité quelconque. soit du ministre ou du sous-ministre, que le contrat avait été passé. Tout ce que je faisais consistait à m'assurer que les conditions du contrat étaient remplies.

Par M. Lake :

Q. Vous vous assuriez qu'il y avait des affidavits ?

R. Certainement, je prenais tous les renseignements possible.

Q. Pour vous assurer que ces papiers étaient expédiés ?

R. Oui.

Q. Et vous produirez ces affidavits ?

R. Je crois que je peux les produire.

Par M. Hughes, (Victoria) :

Q. Est-ce que vous choisissez les endroits où vous faites faire les impressions, ou si vous êtes dirigé par une autorité supérieure ?

R. Quelles impressions ?

Q. Toute impression que vous avez à faire, ces éditions particulières ?

R. Je n'ai pas commandé ces éditions particulières, je ne me souviens pas de cela.

Q. Quel est le propriétaire du *Free Press* du Manitoba, le savez-vous ?

R. C'est une chose que je ne sais nullement.

Par M. Lake :

Q. Relativement aux impressions que vous commandez, surtout à Chicago, demandez-vous des soumissions, ou si vous commandez sans soumissions ?

R. Pour quelle sorte d'impression, M. Lake ?

Q. Bien, diverses sortes de matières imprimées et de cartes—les impressions dans différentes langues, et ainsi de suite?

R. Des cartes, et différentes langues ?

Q. Des impressions en différentes langues ?

R. Nous ferions certainement faire un prix pour ces impressions.

Q. Mais vous ne demandez pas de soumissions pour ces sortes d'ouvrages ?

R. Oui, nous en demandons.

Q. Avez-vous procédé de cette manière à Chicago ?

R. Il me semble qu'on a demandé un prix, oui.

Par M. Hughes, (Victoria) :

Q. J'ai cru que vous aviez dit, il y a un moment, que vous ne vous occupiez pas de ces commandes ?

R. J'ai dit que je n'avais rien fait dans l'affaire de commande du *British American* et du *Free Press* du Manitoba.

Q. Qui fait ces commandes ?

R. Je suppose que ce serait le ministre ou le sous-ministre. Je ne les ai pas faites.

Q. Vous ne savez pas s'ils ont eu des soumissions pour cela ?

R. Je ne pourrais le dire.

Par M. Lake :

Q. On demande certainement des prix, mais demande-t-on des soumissions publiquement, invite-t-on les établissements rivaux à faire des soumissions ?

R. Je crois que cela se fait.

Q. Pour ces impressions à Chicago ?

R. Je ne pourrais l'assurer.

Par M. Monk :

Q. Qui peut nous le dire, alors, M. Scott ? Lorsqu'un journal reçoit l'ordre de publier une édition au coût de $30,000, et que le surintendant ne peut nous renseigner à ce sujet, quel fonctionnaire du ministère peut nous dire si des soumissions ont été demandées, si des renseignements au sujet du coût de l'impression ont été pris, avant qu'une commande aussi considérable n'ait été donnée ?

R. Oh, on ne demande pas de soumissions, surtout aux journaux.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. N'importe qui peut faire cette publication. C'est une simple circulaire, ou une brochure. Vous avez dit que ce n'était pas un journal, et que le ministère n'avait pas voulu l'accepter comme tel ?

R. Je dis que dans le cas du *Free Press* de Winnipeg, le bureau de poste n'a pas voulu le considérer comme un journal ordinaire et qu'il a exigé que le ministère ou le *Free Press* payât le même port que celui d'imprimés, et non celui des journaux.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Est-il à votre connaissance que le ministère a rendu la même décision au sujet d'éditions spéciales de journaux ?

R. Oui, certainement.

Q. Relativement aux numéros de Noël ?

R. Ils doivent payer le port.

Par M. Monk :

Q. Vous êtes bien sûr que vous n'avez pas commandé vous-même cette édition spéciale du *Chicago American* ?

R. Je ne l'ai pas commandée, monsieur.

Q. Vous ne savez pas qui l'a commandée ?

R. Je ne m'en rappelle pas.

Q. Vous n'avez pas été consulté, en votre qualité de surintendant de l'immigration, sur l'opportunité de cette dépense ?

R. Je ne m'en souviens pas.

Q. Vous ne pouvez exprimer aucune opinion à ce sujet.

R. Je ne puis dire cela ; on a pu me consulter.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Vous n'en avez pas d'exemplaires ?

R. Nous en avons au bureau.

Par M. Lake :

Q. Je vois que Rand, McNally et Cie, de Chicago, ont un compte de près de $70,000 ?

R. Oui.

Q. Pour impressions de différentes sortes ?

R. Oui.

Q. Cette commande leur serait donnée sans demander de soumissions ?

R. Je ne sais comment cela se ferait aux Etats-Unis, mais nous nous sommes enquis des prix pour les même publications en Canada.

Par M. Crocket :

Q. Avez-vous été consulté au sujet de ce que devait conenir l'édition spéciale du *Free Press* de Winnipeg ?

R. J'imagine que j'ai parlé avec nos fonctionnaires de ce que devait contenir cette édition. Ils ont préparé la matière, la statistique des récoltes et les formules. Les gens du *Free Press* se sont adressé aux différents districts et ont recueilli eux-mêmes les renseignements, et ils ont ensuite soumis le tout à notre approbation.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Qui était l'éditeur de ce journal ?

R. Les éditeurs du *Free Press* de Winnipeg.

Q. Les éditeurs du *Free Press* de Winnipeg ?

R. Ils ont envoyé des gens par tout le pays pour recueillir des renseignements.

Par M. Lake :

Q. Rand, McNally et Cie, de Chicago, ont apparemment imprimé un grand nombre de documents en langues étrangères. Y a-t-il eu de ces documents expédiés à l'Europe continentale ?

R. Non, ils ont été imprimés pour l'usage aux Etats-Unis.

Q. Je trouve dans le compte, qui, je le présume, a passé par vos mains, des charges pour le transport de ces circulaires. A la date du 25 mars, je lis: " pour transport des circulaires '*Where and how*', $120 ". Ce paiement a été fait sur l'une de ces circulaires pour l'expédition à l'étranger ?

R. Pour l'expédition à l'étranger ?

Q. Pour l'expédition à l'étranger ?

R. Si cette circulaire a été expédiée des Etats-Unis à la Grande-Bretagne, ce serait une expédition à l'étranger.

Q. C'était une expédition à l'étranger ?

R. Les Etats-Unis considèrent la Grande-Bretagne comme pays étranger.

Q. Certaines de ces circulaires ont-elles été envoyées en Grande-Bretagne ?

R. Oui, certainement.

Q. Mais est-il probable que vous ayiez expédié des circulaires en langues différentes ?

R. Je n'ai pas dit qu'elles étaient en langues différentes. J'ai dit que l'impression avait été faite aux Etats-Unis pour distribution aux Etats-Unis; et, occasionnellement, nous expédions directement à la Grande-Bretagne.

Q. Des Etats-Unis ?

R. Des Etats-Unis. Je ne pourrais dire quelle publication en particulier. Très souvent l'expédition est faite directement à nos agents aux Etats-Unis.

Q. Si des affiches allemandes, suédoises et norvégiennes étaient comprises dans cet état, comme cela paraît être le cas d'après les comptes que j'ai vus ?

R. Je n'ai jamais entendu dire qu'aucune de ces circulaires en particulier ait été expédiée à la Grande-Bretagne ou au continent.

Q. Mais cette expédition aurait pu se faire hors de votre connaissance?

R. Cela est très improbable, je crois.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Bien que vous fussiez surintendant de l'immigration, il semble que vous n'avez rien eu à faire avec la commande de ces impressions?

R. De quelles impressions voulez-vous parler?

Q. Si vous nous disiez quelles impressions vous commandez et lesquelles vous ne commandez pas, cela simplifierait peut-être la question?

R. Je n'ai pas donné de commande au *Free Press*.

Q. Quelles commandes avez-vous données?

R. Et je n'ai pas donné de commande au *British American*. J'ai dit que, occasionnellement, je donne des commandes, quand nous manquons de matière imprimée. J'ai commandé certaines publications chez Rand et McNally.

Par M. Ross (Yale-Cariboo):

Q. La question des impressions regarde le ministre?
R. Oui, exactement.
Q. A l'égard de ces éditions spéciales, je suppose que, lorsqu'un journal doit préparer une édition spéciale sur quelque sujet pouvant avoir de l'importance, on vous écrit en vous donnant les détails que devra contenir cette édition, et si vous pouvez conclure un arrangement satisfaisant, vous prenez un certain nombre d'exemplaires à un certain prix?
R. Oui.
Q. Il ne peut être question de concurrence?
R. Non.

Par M. Hughes (Victoria):

Q. Pouvez-vous nous donner quelques exemples, M. Scott?
R. Des exemples de quoi?
Q. Vous avez répondu à M. Ross que lorsqu'une édition spéciale contenant des données vous a été envoyée, vous en avez commandé des numéros. Donnez-nous un exemple?
R. Je me rappelle qu'un journal d'Alberta fit une proposition, je crois, pour mille exemplaires. Le ministre fut informé que le journal était à préparer une édition spéciale.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Naturellement, on s'adressait à vous?
R. Je reçois, tous les jours, des propositions de cette nature.
Q. Vous n'avez rien à faire avec la commande?
R. La question est soumise au ministre. Toute dépense publique, M. Wilson, est toujours soumise au ministre.
Q. Et il ne vous demande pas votre avis, ou vous n'envoyez pas de recommandation au ministre?
R. Je ne voudrais pas dire si je le fais ou non.

Par M. Monk:

Q. Avant de partir, M. Scott, voulez-vous nous dire si vous avez eu quelque communication avec la *North Atlantic Trading Company* depuis le premier février dernier?
R. Depuis le premier février? Si j'en ai eu, elle se trouve dans la liasse des lettres.
Q. Déposée ici?
R. Oui.
Q. Depuis le 1er février, si le ministère a échangé quelque communication avec la *North Atlantic Trading Company,* vous dites qu'elle se trouverait ici?
R. Depuis le 1er février?
Q. Oui?
R. Il peut y en avoir eu depuis que les liasses originales ont été demandées.
Q. Bien, quelles communications avez-vous eues, M. Scott?
R. Je ne puis certainement pas le dire de mémoire.
Q. Ont-elles été nombreuses?
R. Le comité a ordoné la production des liasses; toute ma correspondance s'y trouve.
Q. Jusqu'à cette date?
R. Il peut y en avoir eu après cela, je ne pourrais le dire.

Q. Y a-t-il des communications avec le surintendant de l'immigration dont vous auriez eu connaissance?

R. Il y a un grand nombre d'affaires de routine. Il n'y a pas sous le soleil un homme qui pourrait répondre seul aux 500 ou 600 lettres qui passent par le bureau chaque jour.

Q. Avez-vous eu quelque correspondance, ou le ministère a-t-il eu quelque correspondance avec la *North Atlantic Trading Company,* relativement à l'exécution de ce contrat?

R. Pas à ma connaissance. Non, je n'en ai pas vu.

Q. Et, en votre qualité de surintendant de l'immigration, vous auriez certainement eu connaissance de cette correspondance, s'il y en avait eu?

R. Je l'ai vue dans les journaux; c'est tout ce que j'en connais.

Q. Alors, voudrez-vous produire aujourd'hui copie de toute communication échangée avec la *North Atlantic Trading Company* depuis la production de ces liasses? Ce que je désire savoir, c'est si, depuis que ce comité siège, il y a eu quelque correspondance avec la *North Atlantic Trading Company,* ou si le ministère a échangé quelque correspondance avec cette compagnie en conséquence de ces difficultés?

R. Je ne pourrais le dire. Je n'ai pas eu de communications.

Q. Vous n'en connaissez pas, c'est la manière la plus claire de le dire. Vous dites: "Je ne pourrais le dire." Cela peut signifier: "Je ne pourrais le dire", ou "Je ne veux pas le dire."

R. Eh bien, si le comité désire avoir la correspondance livrée à mon bureau depuis la production ici des documents originaux, je n'ai pas d'objection à les déposer; mais il m'est réellement impossible de garder trace de toutes les lettres qui passent par le bureau.

Q. Produirez-vous toute la correspondance ?

R. Certainement.

Q. Toute la correspondance du ministère depuis la production des liasses ?

R. Certainement.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. C'est-à-dire de votre département ?

R. De mon propre département.

Par M. Monk :

Q. Le département de l'immigration ?

R. Oui, le département de l'immigration.

Q. Quand pourrez-vous déposer ces documents devant le comité ?

R. Vers le commencement de la semaine, je présume. Comme je l'ai dit déjà, nous sommes en déménagement.

Q. Alors je comprends que votre position est celle-ci: Vous ne connaissez aucune de ces communications, vous n'avez entendu parler d'aucune, mais s'il en existe concernant l'immigration, vous vous engagez à en déposer copie ?

R. Si elles sont dans mon bureau, oui. Je déposerai tout ce qu'il y a dans mon bureau.

Q. Les documents relatifs à la *North Atlantic Trading Company* se trouveraient-ils dans quelqu'autre bureau ?

R. Non, je ne crois pas; à moins qu'il ne s'en trouve dans le bureau du ministre ou celui du sous-ministre.

Q. Avez-vous le contrôle de la correspondance relative à l'immigration, si elle se trouve dans le bureau du ministre ?

R. Non.

Q. Non ?

R. Non.

Q. Mais, M. Scott, comparaissant comme témoin devant le comité de l'agriculture au nom du ministère, pensez-vous que vous pouvez échapper à la responsabilité de produire des documents de la division du comptable, du bureau du ministre ou de celui du sous-ministre ? Comme membres du comité, nous comprenons que vous comparaissez devant nous au nom du gouvernement, sur la question de l'immigration ?

R. Oui.

Q. Et je comprends que si l'on vous demande de déposer la correspondance qui se trouve dans le bureau du ministre, ou dans le bureau du comptable, vous êtes ici pour le faire. Autrement, nous serions——

R. Je ne vois pas comment je puis demander à mon ministre de me donner ses lettres. Je déposerai toutes celles qui sont dans mon bureau

L'honorable M. FISHER.—Je crois que le comité serait parfaitement justifiable de proposer une motion à cet effet; mais je pense aussi que M. Scott a raison de dire que, en tant qu'il est personnellement concerné en sa qualité de témoin assigné devant le comité, il ne peut déposer que les pièces qui se trouvent dans son bureau. On ne peut guère exiger que le témoin produise la corrrspondance d'un autre département. Mais la motion peut être adoptée par le comité, et alors elle s'appliquera à tout fonctionnaire du ministère ou au ministère lui-même.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Savez-vous qu'avis a été donné à la *North Atlantic Trading Company* que son contrat sera annulé, ou qu'il a été annulé, et que cette annulation prendra effet l'automne prochain ?

R. Je l'ai entendu dire.

Q. Le savez-vous officiellement ?

R. Je n'en ai pas été notifié officiellement.

Q. Vous ne le savez pas officiellement, vous n'avez pas été consulté ?

R. Non.

Q. Et vous êtes le chef du département de l'immigration pour le Canada ?

R. Oui.

Q. Et vous devez accepter les comptes de la compagnie ?

R. Je dois aussi les faire.

Q. Vous ne vous êtes jamais plaint qu'elle ne remplissait pas son contrat ?

R. Non.

Q. A qui incomberait-il d'appeler l'attention sur la violation du contrat ?

R. Je ne sais à qui, si ce n'est à moi-même.

Q. Ce serait votre devoir, n'est-ce pas ?

R. Oh, je ne pourrais dire, je n'ai pas appelé l'attention du ministre sur le fait.

Q. Mais ne serait-il pas de votre devoir, en votre qualité de chef du département de l'immigration, si la compagnie ne remplissait pas sa part du contrat, d'attirer l'attention du ministre sur le fait ?

R. Si je le savais.

Q. Et vous ne le savez pas ?

R. Je n'ai pas attiré son attention sur le fait.

Q. Savez-vous ou ne saviez-vous pas, avant que cette affaire fut connue, que la compagnie ne remplissait pas son contrat ?

R. Non.

Q. Vous ne saviez d'aucune façon que la compagnie violait son contrat ?

R. Non.

Q. Conséquemment, vous n'avez rien dit au ministre de l'Intérieur ?

R. Je ne lui ai rien dit.

Q. Et vous ne savez pas s'il existe quelque correspondance à ce sujet ?

R. Non.

Q. Vous ne savez pas que la compagnie avait été notifiée antérieurement que le gouvernement n'était pas satisfait de la manière dont elle exécutait son contrat?

R. S'il existe quelque correspondance, je la produirai si elle est dans mon bureau.

Q. Vous avez dit qu'il n'y en avait pas dans votre bureau ?

R. Je n'ai pas dit cela.

Q. Vous avez dit que vous n'en saviez rien ?

R. J'ai dit au comité que je recevais de 500 à 600 lettres par jour, et que je ne voyais pas comment je pourrais garder trace de toutes.

Q. Vous prétendez dire que si une lettre de cette importance venait à votre bureau, votre attention n'y serait pas attirée?

R. C'est possible. Ce pourrait ne pas être une matière urgente.

Q. Mais il est bien possible que ce pourrait l'être ?

R. Si les lettres sont là elles seront déposées.

Q. Mais vous nous avez dit que vous n'avez aucune connaissance de la violation du contrat et que vous n'avez porté aucune plainte à ce sujet ? Est-ce exact ?

R. Oui.

Q. Par conséquent, si la compagnie a violé son contrat, c'est hors de votre connaissance comme chef du département de l'immigration pour le Canada ?

R. Non.

Par M. Ross (Yale-Caribou):

Q. Si une lettre était reçue par le ministre au sujet de quelque question relative à l'immigration, elle irait à votre bureau dans le cours ordinaire et y serait déposée ?

R. Peut-être oui, peut-être non. Le ministre pourrait la garder pendant un ou deux mois.

Q. Mais finalement elle serait envoyée à votre bureau ?

R. Oui, si elle se rapportait à une matière d'intérêt public.

Par M. Lennox :

Q. A qui incombe spécialement le devoir de s'assurer si la "North American Trading Company" remplit son contrat ?

R. Bien je présume que l'immigration continentale est sous la charge de M. Preston. Il est commissaire de l'émigration pour la Grande-Bretagne et le continent.

Q. C'est relativement à l'émigration continentale que ce contrat a été passé avec la "North Atlantic Trading Company", n'est-ce pas ?

R. Relativement à l'émigration de certains pays du continent.

Q. Eh bien, c'est relativement à l'émigration continentale, si je comprends bien, que le contrat a été passé avec cette compagnie ?

R. Oui.

Q. Et relativement à rien autre chose ?

R. Non.

Q. Alors nous nous comprenons l'un l'autre. Vous avez le devoir de veiller à ce que la compagnie remplisse ce contrat ?

R. Non, cela est dans les attributions du commissaire de l'émigration.

Q. Et vous ne savez pas si la compagnie remplissait ou non son contrat ?

R. Tout ce que j'ai à faire est de préparer les comptes.

Q. Si la compagnie a rempli ou non son contrat, vous ne le savez pas ?

R. Non.

Q. Au meilleur de votre connaissance, M. Preston serait la seule personne à le savoir ?

R. Il le saurait.

Q. Vous avez appris dernièrement que le contrat a été annulé, n'est-ce pas ?

R. Oui, par les journaux.

Q. Par les journaux, mais vous n'en avez été instruit par aucun département ?

R. Non.

Q. Vous n'avez reçu aucun avis officiel qui vous permette de faire votre travail d'immigration convenablement ? Ne serait-il pas nécessaire que vous soyez avisé ?

R. Non, pas encore.

Par M. Monk :

Q. Je voulais vous demander ceci, M. Scott: Je vois dans le dernier rapport du commissaire général américain de l'immigration qu'il y a trois classes de personnes examinées à la frontière. Il y a celles qui viennent d'Europe, se dirigeant sur les Etats-Unis, l'an dernier, elles étaient au nombre de 12,881. La deuxième classe se compose des personnes qui font option dans le cours d'un an ; elles étaient au nombre de 9,142 l'année dernière. La troisième classe tombe sous l'opération de la circulaire n° 43 du département, et comprend les personnes qui retournent après un an, et il y en a eu 20,076 l'an dernier. Vos renseignements et vos rapports reçus des fonctionnaires américain omettent complètement cette troisième classe ?

R. Lorsqu'ils ont été dans le pays pendant un an, nous ne nous occupons plus d'eux.

Q. Je désire aussi, monsieur, vous poser une question au sujet des immigrants qui ont été refusés. Je trouve dans le même rapport, à la page 65, qu'il y en a eu 492 de refusés l'an dernier parce qu'ils étaient atteints de trachoma. Parmi eux il y en avait un certain nombre qui venaient des pays pour lesquels la *North Atlantic Trading Company* a un contrat. Avez-vous aucune idée de ce que deviennent ces malades après qu'ils ont été refusés par les Etats-Unis ?

R. Tout ce que je sais, c'est ceci : Si un homme demande d'entrer aux Etats-Unis et qu'il soit refusé, s'il appartient à la classe agricole et que nous avons payé pour lui une prime à la *North Atlantic Trading Company*, nous déduisons cette prime, qu'il retourne ou non dans son pays. Nous prenons le fait comme une preuve suffisante qu'il ne doit pas être un bon colon pour le Canada et nous le retranchons.

Q. Avez-vous reçu des rapports au sujet de ces 492 qui ont été refusés ?

R. Certainement, nous en avons reçu.

Q. De qui les avez-vous reçus ?

R. Nous recevons des fonctionnaires américains un rapport sur chaque homme qui est examiné, qu'il soit admis ou non.

Q. Pouvez-vous nous donner un exemple d'une enquête qui aurait été faite au sujet de ceux qui ont été rejetés ?

R. Je n'ai fait aucune enquête à leur sujet.

Q. Maintenant, M. Scott, en votre qualité de surintendant de l'immigration, avez-vous le contrôle des agences d'immigration ?

R. Oui, j'en ai le contrôle.

Q. Quel est le système suivi dans votre département lorsque les agents américains envoient les comptes de leurs déboursés et de leurs dépenses ? Quelle preuve exigez-vous au sujet de l'exactitude des comptes avant de les payer ?

R. Nous exigeons des pièces pour les montants de $1 ou plus. Dans le cas de comptes d'hôtels, s'il y a plus d'un jour, je crois qu'il doit être donné une pièce justificative.

Q. Gardez-vous un dossier séparé pour chacune de ces agences ?

R. Voulez-vous dire un compte ?

Q. Les comptes et les rapports de chaque agence.

R. Nous recevons d'elles leur journal chaque semaine. Leurs rapports sont tenus séparément quant au nombre de personnes qu'elles envoient.

Q. Payez-vous des primes à ces agents américains ?

R. Seulement à ceux qui sont à commission.

Q. Y en a-t-il qui sont à commission ?

R. Oui, il y en a un bon nombre à commission.

Q. Payez-vous des primes à ceux qui sont à salaire ?

R. Non.

Q. Voudrez-vous déposer devant ce comité, avec les autres documents qu'on vous a demandé de produire, les comptes de ces agents américains, M. Davies, M. Laurier et les autres—les comptes pour déboursés et les pièces justificatives à l'appui, pour l'année dernière ?

R. Je ne les ai pas. Ils se trouvent dans la division du comptable, et ce dernier peut les produire.

Q. Le comptable les reçoit-il avant leur paiement?

R. Certainement, c'est lui qui les paie. Tout ce que nous faisons, c'est de vérifier ces comptes. Nous avons le compte à notre bureau, et il est examiné article par article. Lorsque les comptes ont été certifiés par moi, ou recommandés pour paiement, ils vont à la division du comptable et nous ne les revoyons plus jamais.

Q. Les voyez-vous jamais vous-même?

R. Si je les vois?

Q. Oui?

R. Chaque compte.

Q. Et vous le passez au comptable?

R. Oui.

Q. Alors, comme le comptable doit comparaître devant le comité, voudrez-vous voir, lorsqu'il viendra, à ce qu'il apporte les comptes de déboursés des différentes agences américaines?

R. Pour l'année dernière?

Q. Pour l'année dernière.

R. Je puis le lui demander.

Par M. Bain:

Q. Quelle somme d'argent est payée, aux Etats-Unis, pour impressions en rapport avec votre département? Pouvez-vous me donner les chiffres pour 1904-05?

R. Tous ces chiffres se trouvent dans le rapport de l'auditeur général. Je n'ai pas les comptes ici.

Q. Vous ne pouvez donner les chiffres de mémoire?

R. Non.

Q. Pourquoi une grande partie de ces impressions ne pourrait-elle pas se faire en Canada?

R. Nous pouvons les faire faire à bien meilleur marché aux Etats-Unis, et elles sont pour la distribution aux Etats-Unis.

Q. Oui, je sais; mais cette dépense s'élève à plusieurs milliers de piastres chaque année. Vous êtes-vous jamais demandé si ces impressions ne pourraient pas être faites en Canada.

R. Nous avons demandé les prix dans ce pays, et ces prix sont très élevés, comparativement à ceux auxquels nous pouvons faire faire l'ouvrage aux Etats-Unis.

Q. Cela s'est fait d'année en année. Prenez cette petite géographie qui a été déposée devant le comité il y a deux ou trois ans. Le prix coûtant pour le pays était d'environ huit cents pièce. Pourquoi le gouvernement n'aurait-il pas pu prendre des mesures pour faire imprimer ce livre en Canada?

R. Je présume que l'impression pourrait être faite ici. Nous sommes actuellement à faire imprimer en Canada une édition de cette même géographie dont vous parlez. Elle nous coûtera six cents et demi pièce.

Q. Je parle de celle qui a été imprimée avant cela ?

(Pas de réponse.)

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Par qui celle-là a-t-elle été imprimée?

R. Par Rand et McNally.

Par M. Blain:

Q. En faites-vous imprimer maintenant quelqu'une en Canada?

R. Oui.

Q. Par quelle compagnie?

R. *The Stovel Printing Company,* de Winnipeg.

Q. Connaissez-vous le prix?

R. Je ne pourrais vous le dire.

Q. Le prix sera à peu près le même?

R. A peu près le même.

Q. Ne croyez-vous pas qu'il serait bien de votre part de recommander au gouvernement que ces gros contrats d'impressions soient à l'avenir exécutés quelque part en Canada?

R. J'aimerais bien mieux faire ces impressions en Canada, si nous pouvions obtenir des prix aussi bas, et les expédier ensuite aux Etats-Unis, où nous devons les distribuer. Naturellement, nous aurions à payer les droits d'entrée aux Etats-Unis. Unis.

Q. Préparez-vous des brochures spéciales sur l'immigration pour la distribution dans les anciennes provinces?

R. Nous faisons affaires avec le Canada pour les cartes géographiques, etc.

Q. Beaucoup pour la distribution?

R. Elles sont distribuées aux Etats-Unis.

Q. Ce que je veux savoir, c'est si vous préparez des brochures sur l'immigration, spécialement pour la distribution dans les anciennes provinces?

R. Non.

Q. J'entends pour la distribution dans la province d'Ontario et dans les autres provinces. J'aimerais à attirer votre attention sur le fait que, chaque année, plusieurs centaines d'immigrants des vieux pays s'établissent dans la province d'Ontario, par exemple. Cette classe d'hommes a besoin de renseignements sur l'Ouest, et ils éprouvent beaucoup de difficultés à en obtenir. Il me semble qu'il serait de l'intérêt du Canada de publier une édition spéciale de quelque brochure sur l'immigration, qui serait mise en circulation dans les anciennes provinces; l'attention de ces immigrants des vieux pays qui vivent maintenant dans l'ancien Ontario serait de la sorte dirigée vers l'ouest du Canada. Je crois que cette question mérite votre attention et qu'une recommandation de ce genre serait dans le grand intérêt de la population.

R. Bien que la publication que M. Barr a maintenant entre les mains soit destinée à la distribution aux Etats-Unis, je puis dire que nous en distribuons des milliers et des milliers en Canada.

Par M. Wilson (Lennox et Addington):

Q. Quelle est cette langue (en montrant un volume)?

R. Je n'ai pas remarqué quelle langue c'est en particulier.

Par M. Lennox:

Q. Vous avez aussi ces volumes en anglais?

R. Nous les avons aussi en anglais. Nous avons la même chose en anglais, mais le coût en est un peu plus élevé.

Par M. Lake:

Q. Trouvez-vous un très grand nombre de colons venant des Etats-Unis parlant une langue étrangère?

R. Nous recevons un bon nombre de Suédois. Nous avons maintenant de très bonnes colonies de Suédois, de Norvégiens et d'Allemands.

Q. Et vous faites une propagande active pour obtenir des Etats-Unis des colons parlant une langue étrangère?

R. Je ne veux pas dire des colons parlant une langue étrangère, mais des personnes originairement de nationalité étrangère qui sont aux Etats-Unis depuis nombre d'années.

Q. Etes-vous obligé de distribuer de la littérature en langue étrangère aux Etats-Unis ?

R. Oh! oui, spécialement en suédois et en allemand.

Q. J'ai remarqué que vous avez pris mille numéros du journal hebdomadaire *Nord-Western?*

R. Ce journal est distribué aux Etats-Unis.

Q. Donnez-vous une liste de mille noms aux journaux.

R. Ils fournissent leur propre liste. Ils ont obtenu les noms d'une source quelconque aux Etats-Unis. Notre contrat est qu'ils doivent les envoyer par la poste.

Q. C'est-à-dire, vous payez le *Nord-Western* pour l'envoi de son édition régulière à certains endroits des Etats-Unis.

R. Oui.

Q. Un homme peut recevoir l'édition de l'année entière pour rien. De fait, il en est de même pour chacun des mille hommes.

R. Ils ne se servent pas de la même liste de noms pendant toute l'année. Ils expédient leur journal à mille hommes pendant trois mois, puis à mille autres pendant les trois mois suivants, et ainsi de suite.

Q. Maintenant, à l'égard du *Free Press* du Manitoba, je ne l'ai pas remarqué dans le temps, mais je constate maintenant que vous avez commandé 250,000 numéros de l'édition des récoltes, outre le 1,000,000 de numéros de l'édition ordinaire?

R. Pendant deux années différentes; l'une des commandes a été donnée en 1904 et l'autre en 1905.

Q. Pourquoi les deux articles paraissent-ils dans vos rapports sans être séparés ?

R. Je ne saurais vous le dire.

Q. " Ci-suit un état indiquant les commandes données pendant l'année pour de la littérature d'immigration ". C'est votre état, et alors il serait inexact?

R. Tout ce qui se trouve dans le livre est exact. Je ne puis porter tout cela dans ma tête. Tout ce qui se trouve dans le rapport officiel est tiré des liasses du ministère et exact.

Q. Pendant la même année, vous avez commandé un quart de million de numéros du *Free Press*, édition des récoltes, et, en plus, 1,000,000 de numéros de l'édition ordinaire du même journal ?

R. Non, ce serait l'édition spéciale, non pas l'édition ordinaire du *Free Press.*

ARRIVÉES d'immigrants de certains pays, avec indication du nombre de ceux de chaque pays sur lesquels une prime a été payée à la "North Atlantic Trading Company."

	EXERCICE 1900-1.		EXERCICE 1901-2.		EXERCICE 1902-3.		EXERCICE 1903 4.		EXERCICE 1904-5.	
	Arrivées.	Prime payée sur.	Arrivées.	Prime payée sur.	Arrivées.	Prime payée sur.	Arrivées.	Prime payée sur.	Arrivées.	Prime payée sur.
Autrichiens, N.S.A.	228	40	320	39	781	252	516	134	837	441
Bohémiens	9	9	3	1	16	2	91		107	
Bukowiniens	128		550		1,759		1,578		1,123	
Croates	65		59		1		16		27	
Dalmates		848		5,254		5,401		5,445	4	4,890
Galiciens	4,702		6,550		8,382		7,729		6,926	
Hongrois, N.S.A.	546	343	1,048	494	2,074	1,372	1,091	625	981	642
Magyars									5	
Ruthènes									3	
Slovaques	14	4	27	23	82	14	116	21	47	24
Styriens									29	
Hollandais	25	8	35	2	223	38	169	80	281	153
Allemands, N.S.A.	984	355	1,048	766	1,869	1,177	2,966	2,394	2,721	1,523
Prussiens					5		11		28	
Saxons					13	4	8		10	
Juifs, russes, polonais, autrichiens et allemands	2,765	7	1,015	17	2,066	1	3,727		7,715	517
Polonais, N.S.A., autrichiens, allemands et russes	162	61	230	25	274	49	669	87	745	166
Russes, N.S.A.	1,044	745	2,467	1,168	5,505	1,948	1,955	756	1,887	1,350
Finlandais	682	93	1,292	60	1,734	252	845	244	1,323	278
Mennonites			52	48	38		11			
Suisses	30	13	17	4	73	37	128		150	84
Danois	88	27	163	54	308	107	417	202	461	241
Suédois	485	168	1,013	407	2,477	1,296	2,151	1,533	1,847	1,250
Norvégiens	265	96	1,015	207	1,746	749	1,239	798	1,397	828
Roumains	152	96	272	101	437	78				
Moldaves			279	124	1					
Belges	132	65	223	110	303	122				
Français	360	137	431	50	937					
Italiens	4,710	29	3,828	22	3,371	56				
Bulgares			1	1	7					
Serbes	23	8			2	1				
Totaux	17,599	3,152	21,938	8,977	34,484	13,036	25,433	12,319	28,654	12,387

Pendant les exercices ci-dessus, il est arrivé des pays compris dans le contrat de la "North Atlantic Trading Company," 128,108 personnes. Il a été payé une prime sur 49,871 de ce nombre, soit une moyenne par année de 9,974.

Sommes dépensées en Europe pour impressions, annonces et journaux pendant les années 1897 et 1898, et 1898 et 1899 :—

1897-1898	$17,473.56
1898-1899	4,777.42

Après avoir lu la transcription ci-dessus de ma déposition, je la certifie exacte.

W. D. SCOTT.

ARRIVÉES ET DÉPORTATIONS D'IMMIGRANTS, 1905-1906.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DE COMITÉ N° 62,
25 avril 1906.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'est réuni ici ce jour à dix heures du matin, M. McKenzie, président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT.—Il a été convenu que nous appellerions le Dr Bryce à cette séance pour entendre son rapport sur ses fonctions.

Le docteur P. H. BRYCE.—M. le président et messieurs, j'ai ici quelques chiffres comparatifs qui pourraient intéresser quelques-uns d'entre vous s'ils veulent en prendre connaissance. Je serai très heureux s'ils veulent les suivre pendant les observations que je vais faire.

COMPARAISON ENTRE L'IMMIGRATION CANADIENNE ET CELLE DES ETATS-UNIS, 1904-5.

Immigrants admis en 1904-5—	
Aux Etats-Unis pour inspection	1,026,499
Au Canada	123,867
Total, Anglais, aux Etats-Unis	137,147
Augmentation, Anglais, aux Etats-Unis, sur 1903-4	49,544
Total de l'immigration britannique au Canada	65,399
Augmentation britannique au Canada sur 1903-4	14,985
Augmentation des étrangers aux Etats-Unis	166,476
Augmentation des étrangers au Canada	2,527
Pour-cent de l'augmentation, Anglais, au Canada	30
Pour-cent de l'augmentation, étrangère, au Canada	7

Proportion de l'immigration britannique aux Etats-Unis dans le total des immigrants, près de 1 à 8; au Canada, 53 pour 100.

Nombre des immigrants retenus venant des Etats-Unis—	
Idiots	38
Aliénés	92
L. P. C.	7,898
Maladies dégoûtantes	2,198
Criminels	39
Prostituées	34
Nombre des immigrants déportés par les autorités des Etats-Unis—	
Dans le cours d'une année	98
Dans le cours de deux ans	519
Dans le cours de trois ans	228
Nombre des immigrants refusés à l'entrée aux Etats-Unis—	
Toutes causes	11,480
Trachoma, etc. (1 sur 467)	2,198
Indigents	7,898
Idiots et aliénés	130
Criminels et prostituées	63

Nombre des immigrants refusés à l'entrée en Canada—

Toutes causes		611
Trachoma, etc.	(1 sur 249)	497
Indigents		55
Criminels et prostituées		13

Sur les 1,026,499 immigrants admis aux Etats-Unis—

Refusés, en 1904-5, toutes causes	1 en	89
Maladies dégoûtantes	1 en	467
Refusés, Anglais	1 en	318
Refusés, Anglais, maladies dégoûtantes	1 en	2,078
Refusés, étrangers, maladies dégoûtantes	1 en	404

Sur les 123,867 immigrants admis au Canada, en 1904-5—

Toutes causes	1 en	202
Maladies dégoûtantes	1 en	248
Anglais refusés	1 en	5,000
Etrangers refusés	1 en	98

ÉTAT COMPARATIF DES DÉPORTATIONS—ALIÉNATION MENTALE.

Immigrants aliénés, *via* Canada aux Etats-Unis déportés en 1904-5-6 au 20 avril	30
Canadiens aliénés déportés des EtatsUnis au Canada pendant la même periode	14
Immigrants aliénés déportés du Canada dans l'année de leur arrivée—	
1903-4	7
1904-5	25
1905-6 (jusqu'à avril 1906)	27
Immigrants anglais déportés après leur arrivée—	
1903-4 (total)	66
1904-5 (total)	63
Total des immigrants aliénés arrivés en Canada depuis 1900-05 dans les asiles d'Ontario, et l'asile protestant de Montréal, jusqu'au premier octobre 1905	179
Proportion par 1,000 immigrants, estimée d'après le nombre des immigrants allant à ce district	1·4
Proportion par 1,000 immigrants, Ontario et Québec, d'après le recensement	3·2
Proportion de la population des asiles d'Ontario, d'après le recensement	2·5

Par nationalités dans les asiles ci-dessus mentionnés, jusqu'à octobre 1905—

Anglais	103
Ecossais	13
Irlandais	12
Etats-Unis	17
Allemands	8
Russes	8
Finlandais	3
Norvégiens	3
Autrichiens	1
Total des internés à l'asile de Selkirk, 31 décembre 1905	359
Total des immigrants aliénés	68

ANNEXE No 2

Nombre des immigrants aliénés dans l'asile de Selkirk, année de leur arrivée en Canada—

1900-1	39
1901-2	13
1902-3	11
1903-4	4
1904-5	1

Aliénés de l'asile de Selkirk, par nationalité, 31 décembre 1905—

Anglais	23
Ecossais	4
Etats-Unis	5
Allemands	3
Français	2
Belges	1
Russes	3
Autrichiens	16
Danois	2
Suédois	4
Norvégiens	3
Islandais	1
Terre-Neuviens	1

ARRESTATIONS ET EMPRISONNEMENTS.

Le rapport d'Ontario donne pour 1904-5 :—

Sur 758 condamnations à la prison centrale d'Ontario, il y a eu—

Canadiens	476
Anglais	93
Etats-Unis	76
Irlandais	47
Ecossais	18
Italiens	11
Allemands	7
Suédois et Norvégiens	4

Sur les 65 personnes venant des Etats-Unis, condamnées à Winnipeg, du 1er janvier au 1er octobre 1905, il n'y avait pas un seul cultivateur.

Il y a eu :—

Criminels	14
Joueurs	11
Prostituées	10
Aliénés	5
Délits	13
Vagabonds	12

Sur le nombre de personnes arrêtées à Montréal en 1904, il en venait de—

Province de Québec	5,445
Province d'Ontario	164
Angleterre	552
Irlande	661
Etats-Unis	263
Ecosse	191
Italie	128
France	37

Sur le nombre de personnes arrêtées pendant 11 mois de 1904, à Vancouver, il en venait de—

Etats-Unis	178
Chine	144
Japon	146

Groupe d'après recensement des Etats-Unis, Etats centraux du Nord—

Population en 1870	12,981,111
Population en 1900	26,333,006
Nés aux Etats-Unis en 1900	22,174,530
Nés aux Etats-Unis en 1900, de parents étrangers	11,639,428
Proportion, nés aux Etats-Unis en 1900	44
Total, nés de parents étrangers en 1900	4,158,474
Proportion, nés de parents étrangers en 1900	16

Les sujets nés de parents étrangers se divisent comme suit :—

Autrichiens	222,163
Canadiens anglais	345,304
Canadiens français	77,019
Anglais	260,369
Allemands	1,461,603
Irlandais	34,805
Ecossais	72,123
Italiens	55,085
Norvégiens	235,572
Suédois	368,869
Polonais	172,076
Suisses	55,859
Danois	99,845

Immigrants arrivés dans les Territoires du Nord-Ouest et dans toutes les provinces du Canada, durant les cinq exercices, du 1er avril au 30 juin 1901, et au 30 juin 1904-05.

——	Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Toutes autres provinces.	Total.
1900-1—1er avril au 30 juin	10,250	7,894	18,144
1901-2—1er juillet au 30 juin	39,621	27,758	67,379
1902-3 "	83,433	44,931	128,364
1903-4 "	741,676	55,023	130,331
1904 5 "	75,308	71,590	146,266
	283,288	207,196	490,484

Population du Canada, par nationalités, année du recensement.		Nombre des immigrants, par nationalités, de 1900-1 à 1904-5.	
Descendance anglaise	1,260,999	Descendance anglaise	141,147
" irlandaise	988,721	" irlandaise	11,606
" écossaisse	800,154	" écossaise	33,611
" française	2,063,189	" française	5,005
" allemande	310,501	" allemande	9,586
" hollandaise	33,845	" hollandaise	733
" scandinave	31,042	" scandinave	13,637
" autrichienne	18,178	" autrichienne	2,682
" russe	é2,858	" russe	47,850
" italienne	19,834	" italienne	19,827
" juive	16,131	" juive	17,288
Belges et autres	5,688	Belges et autres	
Etats Unis		Etats-Unis	182,729

Je vois par le rapport annuel qu'il y a eu l'année dernière dans les ports du Canada 123,861 immigrants sujets à l'inspection. Il est entendu que ce chiffre ne comprend pas les 43,652 immigrants qui sont venus par la frontière américaine, lesquels ne sont pas inspectés d'une façon particulière, mais il comprend les immigrants arrivés aux Etats-Unis par le Canada. De ces 123,861, 2,559 ont été retenus par les officiers médicaux ou les officiers civils dans les ports. Ils ont été envoyés temporairement aux hôpitaux, à l'exception d'environ 150, pour cause de maladie. Sur les 2,559, on en a renvoyé 611. Et sur ce dernier nombre, 113 ont été renvoyés dans les ports du Pacifique, c'est-à-dire à Victoria et Vancouver. Les causes pour lesquelles ces immigrants ont été renvoyés sont indiquées dans ces tableaux et dans le rapport annuel. 2,029 ont été traités pour le trachoma, qui est une maladie des yeux.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Ces chiffres sont-ils pour une année ?

R. Pour l'année 1904-1905. Vous trouverez que le chiffre est de 2,029. On en a déporté 11 pour cause d'insanité et 55 pour cause d'indigence.

Par M. Sproule :

Q. J'ai compris que vous avez dit que le chiffre total des déportés dans l'année est seulement de 611 ?

R. Oui, c'est cela.

Q. Alors, que signifie le chiffre 2,029 ?

R. Ce chiffre représente ceux qui ont été traités.

Q. Pas déportés ?

R. Traités pour le trachoma. Parmi les 2,029 qui furent traités, 492 furent déportés pour cause de maladies des yeux.

Par M. Fisher :

Q. Ceux-ci sont-ils compris dans les 611 ?

R. Ils sont compris dans les 611.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Voulez-vous nous dire jusqu'à quel point le trachoma s'est propagé parmi ces personnes. Cela ne pouvait-il être découvert avant qu'on leur permit de monter à bord d'un navire au port d'embarquement ?

R. Cela n'a probablement pas été le cas pour ceux qui ont été renvoyés. Cela devait être des cas avancés non susceptibles de traitement ou de guérison à moins de plusieurs semaines ou mois. Ce sont les cas graves qui sont renvoyés, des cas qui de-

manderaient des traitements de plusieurs mois, et pour lesquels les compagnies de navigation ne sont pas prêtes à payer les frais de détention.

Q. Ce que je désire savoir est si le plus grand nombre de ces cas ne pouvaient pas être découverts au port d'où partaient ces personnes, avant qu'elles montassent à bord des navires?

R. Je crois qu'ils pouvaient l'être.

Q. La règle de ce gouvernement n'est-elle pas d'empêcher ces personnes de s'embarquer pour venir dans ce pays ?

R. Il n'y a jusqu'ici aucun règlement sur cette matière.

Q. Nous avons entendu dire fréquemment que ces personnes doivent subir un examen sévère avant qu'il leur soit permis de s'embarquer ?

R. Cela est bien exact, mais cela ne doit pas être attribué à un règlement quelconque, mais au fait que les compagnies de navigation savent qu'elles sont exposées à devoir rapatrier leurs passagers malades ou à payer leurs frais de détention ici. C'est la vraie raison de l'examen sévère que subissent les émigrants.

Q. N'y a-t-il aucun règlement prescrivant un examen minutieux des émigrants, dans le but de les empêcher de s'embarquer s'ils sont atteints d'une maladie quelconque ?

R. Il n'y a aucun règlement de ce genre. La difficulté est qu'il n'y a aucun moyen de faire un règlement effectif en Angleterre et à Anvers.

Q. Eh bien, comment se fait-il que les Américains font passer à ces gens un examen et ne leur permettent pas de s'embarquer pour les Etats-Unis, si leur état sanitaire n'est pas satisfaisant ?

R. Je crois, M. Wilson, que ceci est exact pour les ports de l'Italie seulement. Le service médical des hôpitaux maritimes américains a deux ports en Italie, Naples et Gênes, où ses officiers examinent ceux qui désirent émigrer aux Etats-Unis et préviennent les compagnies maritimes qu'elles doivent refuser ceux dont l'état sanitaire n'est pas satisfaisant. Mais pareille chose n'existe pas dans les ports de mer des autres pays, à ma connaissance, parce qu'ils ont refusé d'admettre des officiers américains à cet effet. Nous n'avons aucune habitude de ce genre, et l'inspection est tout simplement la pratique routinière des compagnies de navigation.

Q. Connaissez-vous quelque raison pourquoi nous n'avons pas un tel règlement ?

R. Certainement ce n'est pas là une question que je pourrais résoudre. Mais je ne vois aucune raison pourquoi nous n'adopterions pas une telle mesure.

Q. Ne pensez-vous pas qu'elle serait opportune ?

R. Dans les ports ? Je pense qu'elle serait incontestablement à l'avantage des émigrants.

Q. Ne serait-elle pas à notre avantage comme nation ?

R. Il est bien possible qu'elle le serait, monsieur.

Q. Ne serait-il pas mieux de faire cela dans le but de conserver notre population en bonne santé ? Nous n'aurions pas alors les inconvenients résultant de l'admission de tels immigrants dans notre pays ?

R. Nous nous épargnerions certainement ces inconvénients.

Par M. Fisher :

Q. Vous n'auriez pas la peine de les arrêter ici et de les renvoyer ?

R. C'est là la question.

Q. Ce n'est pas à cause de leur établissement ici ; ils ne s'établissent pas ici ?

R. C'est la peine de les soigner et les dépenses occasionnées à ce sujet.

..Par M. Wilson (Lennox et Addington)

Q. Tout cela est très correct, mais ce qui est beaucoup plus important, c'est ceci : Je ne regarderais pas à quelques dépenses pour les soigner, mais c'est le danger d'avoir cette classe de personnes établie parmi nous, et là où il y en a un grand nombre je pense qu'il est à peu près certain que quelques-unes peuvent échapper à la surveillance. C'est ce que je voudrais empêcher.

R. Vous comprenez que, malgré que nous n'ayons aucun règlement, le Bureau de Commerce britannique fait tout ce qu'il peut pour empêcher ces immigrants peu désirables de venir ici. Le médecin du navire, de son côté, examine aussi ces gens. Avant de porter sur leurs livres les noms des passagers, les compagnies maritimes sont également censées examiner les immigrants. Il n'y a cependant aucun règlement du département.

Q. Je désire vous demander si vous avez eu quelque chose à faire avec la préparation du bill que M. Oliver est sur le point de présenter à la Chambre.

R. Oui, je m'en suis occupé.

Q. Savez-vous s'il contiendra quelque proposition relative à cette matière ?

R. Je crois qu'il s'agira des pouvoirs nécessaires pour faire des règlements.

Q. Par rapport aux relations avec les émigrants de l'autre côté de l'eau ?

R. Je pense que le bill pourvoira aux règlements à faire concernant tous les points de la question.

Par M. Sproule :

Q. Est-ce un manque d'autorité d'ici qui nous empêche d'examiner les émigrants au port d'embarquement, ou est-ce un manque d'autorisation du pays d'où ils viennent ?

R. Bien, c'est l'un et l'autre.

Q. Y a-t-il quelque difficulté autre que la possibilité d'un conflit avec leurs lois ?

R. Je crois qu'il n'y aurait aucune difficulté à ce sujet s'il y avait entente avec les autres pays. J'ignore si l'on a soulevé la question de savoir s'il nous serait permis de procéder, oui ou non, à un tel examen, à Liverpool, par exemple.

Par M. Monk :

Q. Cela est accordé aux Etats-Unis ?

R. Non, monsieur.

Q. Ils n'autorisent jamais les émigrants à partir sans examen ?

R. Aux ports britanniques ?

Q. Certainement ; ils ont un officier médical à tous les ports où les émigrants s'embarquent.

R. Je crois que c'est une erreur. Je n'en suis pas absolument certain, mais je suis porté à croire que c'est une erreur.

Par M. Barr :

Q. Cet examen à bord des navires, dont vous parlez. ne se fait-il pas superficiellement ? J'en ai vu faire un, et tout ce que fit le médecin a été de passer simplement au milieu de la foule.

R. Il y a quelque vérité dans ceci.

Par M. Sproule :

Q. Je comprends, d'après vos dires, que dans le bill qui doit être présenté à la Chambre, une demande sera faite pour permettre un examen médical des émigrants avant que ceux-ci montent à bord ?

R. Je le crois ; il s'agira du pouvoir de prendre des mesures relativement aux conditions dans lesquelles les immigrants pourront être admis à bord des navires et débarqués ici.

Q. Mais j'ai compris que vous disiez, il y a un instant, que nous ne pourrons pas obtenir ce droit ?

R. J'entends dire le droit d'introduire cette autorité dans la loi, mais il ne doit pas s'ensuivre naturellement qu'il nous soit permis de faire cette inspection dans les pays étrangers.

Q. Si nous ne pouvons faire cette inspection, dans quel but en parlerait-on dans la loi ?

R. Certainement, il serait bon d'en faire mention et de chercher ensuite à obtenir la permission nécessaire.

M. WILSON.—Je ne serais nullement satisfait de voir le Bureau du Commerce, ou tout autre bureau d'un pays étranger, faire l'inspection de nos émigrants à notre lieu et place, parce qu'il est de leur intérêt de se débarrasser d'une classe de gens peu désirables. Ce qu'il nous faudrait, à mon avis, ce serait un officier nommé par nous pour faire cet examen, et j'espère qu'en aucun temps à l'avenir nous ne serons forcés de renvoyer des gens arrivés ici dans un état physique défectueux.

Par M. Fisher :

Q. Les compagnies de bateaux à vapeur sont forcées, n'est-ce pas, de rapatrier les immigrants refusés à leurs propres dépens ?

R. Oui.

Q. Et ne sont-elles pas aussi obligées de payer les frais de séjour des immigrants retenus ici pour subir un traitement ?

R. Oui, elles ou le navire ont à payer de ce chef soixante-quinze cents par jour.

Q. N'espère-t-on pas que ceci aura pour effet d'empêcher les compagnies des bateaux à vapeur d'amener ici des immigrants contre lesquels il y aurait la moindre objectoin pour cause de maladie ?

R. Je crois que ceci a une grande influence.

Q. Et il n'y a pas de doute que ceci produit cet effet. Il est probable que l'inspection des émigrants par les compagnies de bateaux à vapeur, aux ports de l'autre côté de l'Atlantique, est aussi sévère qu'elle peut l'être raisonnablement?

R. Je suppose que ces compagnies font l'inspection la plus sévère possible.

Q. Nous avons une preuve évidente de cette sévérité dans le fait que, l'an dernier, sur 123,867 personnes transportées au Canada à travers l'Atlantique, seulement 498 ont été renvoyées.

R. Cela est exact; la balance des 611 fut renvoyée par des ports du Pacifique.

Par M. Sproule :

Q. J'ai compris par votre réponse au ministre de l'Agriculture, que les compagnies de steamers doivent payer les dépenses de ceux qui sont retenus ici et soumis à un traitement.

R. Oui, elles doivent les payer.

Q. Pouvez-vous dire au comité combien les compagnies de steamers ont payé pour les 2,559 personnes retenues ici et soumises à un traitement, durant la dernière saison?

R. Je le pourrais, si nous avions une copie du rapport. Cela est détaillé dans le rapport.

Par le président:

Q. Quel rapport ?

R. Le rapport annuel.

Par M. Fisher :

Q. Vous avez dit, je crois, qu'elles payent 75 cts par jour?

R. Soixante-quinze cents est le montant actuel. Le rapport annuel pour cet exercice donne ce chiffre.

Par M. Cochrane:

Q. Je désire demander si cette maladie n'est pas contagieuse, et si, parmi un si grand nombre de personnes, elle ne pourrait pas en infecter beaucoup d'autres qui sont supposées être absolument saines ?

R. Dans certains cas cela arrive indubitablement. L'an dernier, d'un seul navire venant du continent, un navire peu rapide, et probablement à cause du mauvais temps et d'un trop grand nombre de passagers, 300 personnes ont été retenues. Il y

eut évidemment contagion parmi les passagers de ce navire mauvais marcheur, et cette contagion fut activée par le trop grand nombre de passagers, le mauvais temps et d'autres causes.

Par M. Monk:

Q. Quelle était cette maladie ?

R. Une maladie des yeux.

Q. Le trachoma ?

R. Conjonctivite, commencement du trachoma.

Q. Lorsque le trachoma est complètement déterminé, il est incurable, n'est-ce pas ?

R. Non.

Q. Est-il toujours guérissable ?

R. Il est guérissable, mais parfois après une longue période, probablement une année ou deux. Plusieurs cas qui ont été traités aux hôpitaux, comme vous le verrez d'après les tableaux, ont été finalement guéris. Cette maladie est guérie au bout d'un mois, deux mois, trois mois, quatre mois ou six mois, etc., selon les circonstances.

Q. N'est-ce pas le fait que certains cas ont été déclarés incurables ?

R. Oui, sauf après un long traitement; ceux-là, nous les renvoyons.

Q. Y en a-t-il beaucoup de ceux-là dans ce pays ?

R. Je n'en suis pas certain. Nous avons visité autant que possible les hôpitaux de Montréal pour les trouver. Trois ou quatre années avant que l'inspection médicale fut introduite, il nous arriva un très grand nombre de cas de trachoma, et les médecins des divers hôpitaux généraux de Montréal furent priés de nous fournir des tableaux détaillés relatant combien de cas de trachoma ils rencontraient de jour en jour et de semaine en semaine, et c'est d'après leurs rapports que nous avons pu conclure qu'il y a eu, durant les deux dernières années, bien peu de cas en traitement dans les dispensaires de Montréal.

Q. Bien, docteur, c'est un exposé vraiment étrange que vous faites là, car jai lu dans une revue médicale publiée à Montréal, un article sur le trachoma écrit par le docteur Gordon Byers, spécialiste pour les maladies des yeux à l'hôpital Victoria, dans lequel l'auteur constate qu'on a traité dans cette institution grand nombre de cas et que la maladie est maintenant implantée dans ce pays ; et il prévient les autorités à ce sujet. Avez-vous eu connaissance de cet article ?

R. Oui.

Q. Par le Dr Byers ?

R. Ce n'est pas un article récent, n'est-ce pas ?

Q. Il date de deux ou trois ans.

R. Oui. C'est ce que je pensais.

Par M. Sproule :

Q. Relativement aux 2,029 personnes qui ont été retenues en vue d'un traitement au Canada, avez-vous quelques données quant au nombre de celles qui sont revenues pour se faire soigner ? Je suppose qu'elles ont subi un traitement et qu'elles sont sorties des hôpitaux comme étant guéries ?

R. Nous avons, autant que possible, docteur, travaillé à obtenir à Montréal, qui est le point le plus rapproché où puisse s'exercer l'inspection de notre officier de Québec—des renseignements pour savoir s'il est revenu des patients et s'il y a eu des rechutes. Et, comme on a constaté la difficulté, dans ces circonstances, d'obtenir ces renseignements auprès des Juifs et des Syriens—chose que vous comprenez naturellement—la meilleure preuve que nous avons eue de la rareté de ces cas, c'est qu'ils ne se présentent pas fréquemment dans les dispensaires.

Q. Pour le traitement ?

R. Oui, pour le traitement. Je fus réellement surpris du petit nombre l'an dernier.

Q. Cela devait-il être attribué au fait que les patients étaient guéris d'une façon permanente, ou bien ces gens avaient-ils peur d'être renvoyés s'ils se présentaient de nouveau ?

R. Malheureusement, docteur, ils ne peuvent plus être renvoyés, une fois qu'ils ont été admis.

Q. Pas après un certain temps ?

R. Pas après qu'ils ont été une fois admis à séjourner au pays. La loi ne nous permet pas de les renvoyer de force.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Voulez-vous nous dire si la nouvelle loi réglera cette question ?

R. J'espère qu'elle le fera, M. Wilson. J'espère qu'elle contiendra un article pour une extension de temps.

Q. Les Etats-Unis ont-ils une loi de ce genre ?

R. Pendant une période de trois ans, les immigrants non désirables peuvent être renvoyés.

Q. Cette maladie, le trachoma, sévit-elle avec plus d'intensité parmi certaines nations que parmi d'autres ?

R. Elle sévit davantage parmi certains peuples du continent européen. On ne la rencontre guère parmi ceux de race britannique.

Q. Presque tous les cas viennent de l'Europe continentale ?

R. De l'Italie, de la Syrie, de la Pologne et de la Finlande.

Par M. Monk :

Q. Ne pensez vous pas que la présence dans ce pays d'un certain nombre de personnes atteintes de trachoma constituerait un danger très sérieux, vu la cas que cette maladie règne à l'état endémique dans certaines parties de l'Europe ?

R. Mes explications sont basées uniquement sur les statistiques qu'il m'a été donné de me procurer durant les deux dernières années ; et il est vraiment remarquable que la maladie ne se soit pas propagée parmi notre propre population. De fait, on la rencontre très rarement parmi ceux qui sont arrivés ici et qui y ont séjourné quelque temps. On ne constate pas beaucoup de cas de rechute dans les hôpitaux.

Q. Je vois par le dernier rapport du commissaire général de l'immigration aux Etats-Unis que, l'an dernier, parmi les 43,000 personnes soumises à l'examen à la frontière et passant du Canada aux Etats-Unis, 492 furent refusées pour cause de trachome.

R. Oui.

Q. Eh bien, ces 492 personnes sont demeurées dans ce pays ?

R. Oui.

Q. Plus que cela, elles ont réussi à passer l'examen devant les officiers canadiens à leur arrivée d'Europe ? Avez-vous une idée de ce que sont devenues ces 492 personnes souffrant du trachoma.

R. Il n'y a pas de doute que presque toutes sont au Canada. La différence réelle qui existe entre l'inspection de nos officiers et celle des officiers américains est due à la loi américaine. La loi américaine prévoit que si une personne souffrant d'une maladie quelconque, par exemple du trachoma, arrive aux Etats-Unis, on ne tient nullement compte de son état ; on constate simplement que son embarquement est illégal et on la renvoie. Au Canada, nous sommes d'avis qu'un bon immigrant peut subir un traitement et on le laisse entrer. Si ce cas se présente à Montréal, par exemple, et si l'immigrant demande un certificat pour entrer aux Etats-Unis, le médecin américain examinera ses yeux et il verra s'il y a de vieilles traces de trachoma, c'est-à-dire des cicatrices à l'intérieur des paupières. Ce sont, selon toute apparence, ces cas-là pour lesquels l'admission a été refusée, et les immigrants renvoyés pour cause de trachoma. Même le simple fait d'avoir été guéri du trachoma constitue aux yeux des officiers américains une cause suffisante pour refuser l'entrée des Etats-Unis.

Q. Eh bien, docteur, le fait qu'ils ont refusé l'an dernier 492 immigrants européens souffrant de trachoma est toujours là; c'est ce que dit le rapport.

R. C'est ce que dit le rapport.

Q. Vous dites que dans ce cas il s'agissait de trachoma ?

R. Oui, ces gens avaient eu le trachoma.

Q. Certainement la loi américaine ne doit pas refuser un immigrant qui a eu une maladie dont il est guéri ?

R. Oui, elle fait cela, malheureusement, surtout quand cette maladie est le trachoma. Et lorsqu'une certaine classe est déclarée non désirable, la loi use du prétexte que la maladie a existé comme d'une très bonne raison pour refuser l'admission.

Q. Relativement à ces 492 personnes renvoyées par les autorités américaines et que l'on suppose se trouver dans notre pays, y a-t-il eu un rapport de fait aux autorités ? Ne sommes-nous pas avertis de leur arrivée ?

R. Voyez-vous, ces personnes ont été admises dans nos ports avant d'aller plus loin et de demander leur admission aux Etats-Unis. Ayant essuyé un refus, elles continuent naturellement à résider au Canada.

Par M. Fisher :

Q. Quand elles demandent leur admission aux Etats-Unis ?

R. Quand elles demandent leur admission aux Etats-Unis.

Par M. Monk:

Q. Et dites-vous qu'ils refusent des immigrants guéris du trachoma ?

R. Guéris, d'après notre jugement.

Q. Avez-vous lu un rapport présenté au gouvernement américain par un commissaire spécial du nom de Braun ?

R. Oui.

Q. Et qui a été envoyé en Europe ?

R. Oui.

Q. Dans les pays où règne le trachoma ?

R. Oui.

Q. Etes-vous d'accord avec cette conclusion que c'est une maladie dangereuse ?

R. Un médecin ne peut pas s'exprimer de la même façon que M. Braun; mais je puis dire que dans ce pays, avec les précautions qui sont prises dans chaque cas qui se présente, nous n'avons pas de raison de croire que, dans un certain sens, on peut dire que cette maladie règne au Canada; en tout cas, elle ne se propage pas. Nous la surveillons dans les hôpitaux des grandes villes, et c'est vraiment une surprise pour moi, qu'avec les commencements qu'elle a eus avant 1902, nous ne la constatons nulle part parmi les patients de nos dispensaires. Il y a de fait au Canada très peu de patients qui se présentent aux dispensaires pour subir un traitement; il n'est pas du tout question de cela.

Q. On ne soigne pas d'immigrants pour le trachoma aux Etats-Unis?

R. Non, pas dans les ports. Voici ce que l'on fait, cependant: Dans le cas où un bon immigrant, par exemple un Suédois, souffre d'une maladie des yeux, il est fréquemment envoyé à l'hôpital, mis en observation, comme on dit, mais il ne reçoit pas dans ce cas le traitement effectif que nous donnons à nos immigrants quand il est prouvé qu'ils ont le trachoma.

Q. Vous voulez dire à l'hôpital de Québec ?

R. Par exemple, le docteur à New-York, ou plutôt la loi, dit: "Nous devons exclure le trachoma". Mais il y a un grand nombre d'immigrants qu'il ne juge pas désirable de renvoyer. Il les place à l'hôpital pour observation s'ils ont une maladie des yeux, c'est-à-dire s'il y a inflammatiton ou conjonctivite.

Par M. Sproule :

Q. Ceci est pour déterminer le diagnostic ?

R. C'est cela. Le docteur de New-York agit libéralement dans ces cas, mais il ne les traite pas jusqu'à la fin, comme nous le faisons. Et s'il juge que la maladie est le trachoma, l'immigrant doit s'en retourner.

Par M. Broder:

Q. Cette maladie n'indique-t-elle pas une débilité constitutionnelle générale ?

R. Naturellement.

Par M. Fisher :

Q. Cette maladie n'est-elle pas due, en Europe, à la trop grande densité de la population et aux milieux insalubres ?

R. Ce sont là les causes réelles de sa propagation, et c'est là que prennent leur source toutes les maladies qui se propagent par contagion.

Q. Mais, quand un immigrant arrive dans un pays où de telles conditions n'existent pas, où il n'y a pas un trop-plein de population, où le milieu est salubre et l'air frais et pur, il ne doit pas facilement contracter cette maladie ?

R. Nous savons qu'il n'y a pas eu jusqu'ici de cas de contagion en nombre appréciable.

Par M. Sproule :

Q. Ceci ne constitue-t-il pas plutôt un argument pour le contraire ? Je parle comme médecin pratiquant. Un grand nombre de ceux que nous avons eus ici ont des maladies chroniques des yeux, des inflammations chroniques ou conjonctive. Quelques-uns parmi eux ont séjourné au pays pendant un certain temps avant qu'il fût connu qu'ils avaient une maladie des yeux; mais un cas vraiment grave se présente et le patient retourne vers les cités, parce qu'il ne peut obtenir un traitement régulier dans les districts ruraux ?

R. A quelle classe d'immigrants faites-vous allusion? C'est du nouveau pour moi que beaucoup parmi eux arrivent de la campagne avec cette maladie, car nous les avons cherchés dans les hôpitaux des villes et nous n'en avons guère trouvé.

Q. J'en ai vu quelques-uns parmi ceux de race anglaise. Certains cas que j'ai constatés parmi les Anglais étaient des cas graves d'ophtalmie.

R. Je puis dire qu'en ce qui regarde les immigrants anglais, nous n'avons pas trouvé nécessaire, pour des raisons évidentes, d'examiner en détail leurs yeux comme nous le faisons pour les étrangers. Mais, s'il y a un cas suspect, que, pour une cause ou pour une autre, le docteur chargé de l'inspection juge pouvoir être le trachoma, alors il fait l'examen. La rareté de cette maladie parmi les immigrants anglais est vraiment remarquable. Les étrangers habitant l'Angleterre doivent ou peuvent l'avoir.

Par M. Fisher :

Q. Mais, ne constatez-vous pas des maladies des yeux parmi les immigrants anglais ?

R. Oui, l'inflammation des paupières et parfois l'évidence de quelque mal, suite probable de la rougeole. Ceci est accidentel; mais c'est un fait que les Anglais sont d'une façon remarquable exempts de cette sorte de maladie, et aussi particulièrement exempts des maladies de la peau.

Par M. Monk:

Q. Le trachoma est-il une maladie de sang?

R. C'est tout simplement une maladie se communiquant par des germes et ces germes sont portés aux yeux par des mains sales, des mouchoirs ou des serviettes malpropres, de l'eau polluée, etc.

Q. Elle est extrêmement contagieuse, n'est-ce pas ?

R. Principalement par attouchement.

Q. Par les serviettes ou les mouchoirs ?

R. Par les serviettes ou les mouchoirs. Mais pas communément par l'air, sauf lorsque des personnes voyagent sur des navires bondés de monde, comme ce fut le cas, l'an dernier, pour ce navire qui arriva ici avec 300 personnes infectées. Je ne puis expliquer cela autrement que par le fait qu'il y avait trop de passagers à bord, et qu'ainsi la contagion a sévi à cause de l'air vicié par la grande foule, pendant le temps de la traversée.

Par M. Lake :

Q. Ces 300 personnes venaient-elles toutes du continent européen?

R. Oui.

Q. Il n'y avait pas, de fait, d'autres immigrants ?

R. Ils venaient tous du continent.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Ces 492 immigrants qui ne furent pas autorisés à entrer aux Etats-Unis, étaient-ils arrivés à un port des Etats-Unis ?

R. Non.

Q. Ils arrivèrent dans notre pays ?

R. Ils arrivèrent dans notre pays.

Q. Alors ils cherchèrent à entrer aux Etats-Unis et ils en furent empêchés ?

R. Oui. Il y a d'autres raisons. Comme je crois l'avoir constaté l'an dernier, l'inspection à la frontière américaine est beaucoup plus sévère que celle faite dans leurs propres ports.

Par M. Monk:

Q. Ne vaut-il pas mieux qu'elle soit trop sévère que pas sévère assez ?

R. A leur point de vue, oui.

Q. Mais au nôtre ?

R. Eh bien, nous avons agi avec beaucoup de soins relativement à la question des maladies des yeux, et la comparaison est la meilleure preuve. Si vous examinez la question de l'entrée des personnes détenues pour cause de maladies infectieuses ou pour toutes autres causes, dont il est fait mention dans le rapport des Etats-Unis, vous trouverez qu'il en fut exclu une sur 467 pour cause de maladies infectieuses, et une sur 89 pour toutes autres causes ? Quant aux immigrants britanniques refusés aux Etats-Unis, il n'y en eut qu'un sur 2,078. Au Canada, le nombre des immigrants refusés pour cause de maladies infectieuses fut de un sur 248, et pour toutes autres causes, un sur 202. Pour les immigrants de races britanniques, nous en avons refusé un par 5,000, et pour les étrangers un par 98.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Mais cela peut s'expliquer facilement d'une autre manière. Si l'inspection des personnes qui désirent se rendre aux Etats-Unis se fait d'une manière sévère avant de leur permettre de s'embarquer, cela doit produire une grande différence ?

R. La différence réelle prouve cependant plus ou moins en faveur de notre sévérité, vu le fait que nos immigrants britanniques sont au nombre de 65,000, comparés avec 37,000 étrangers, tandis qu'aux Etats-Unis il y a seulement un immigrant britannique pour huit étrangers.

Par M. Monk :

Q. Dans ces proportions que vous établissez, considérez-vous que l'émigration aux Etats-Unis est beaucoup plus nombreuse que l'émigration vers notre pays ?

R. Elle est moins nombreuse proportionnellement au chiffre de la population. Nous avons, en effet, reçu l'an dernier un immigrant sur 40 âmes de notre population, et aux Etats-Unis ils n'en ont reçu qu'un sur 75.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Avez-vous pris en considération que nous dépensons environ un million de dollars pour recevoir ces immigrants tandis qu'aux Etats-Unis on perçoit une taxe de $2.00 par tête ?

R. Je ne discute pas, je constate simplement.

Q. Cependant, vous devez être en état de donner les raisons lorsque vous donnez les résultats ?

R. Eh bien, je n'ai rien à voir, à un point de vue médical, avec ces raisons. J'ai tout simplement constaté qu'un immigrant sur 40 du chiffre de notre population, soit environ 200,000, sont entrés au pays l'an dernier, contre un sur 75 aux Etats-Unis.

Par M. Blain:

Q. Comment notre inspection peut-elle être comparée à celle des Etats-Unis ?

R. Sous tous les rapports ; excepté relativement à l'exclusion des immigrants, d'abord pour cause de contrats de travail, pour lesquels nous n'avons aucune mesure effective, ensuite pour cause de L. P. C. comme ils disent là-bas—c'est-à-dire susceptible de devenir une charge publique ou un indigent—notre inspection, comme vous pouvez le voir ici par les chiffres comparés, a été deux fois plus sévère pour la question des maladies. Il n'est nullement question de tout cela. Il est incontestable que nous traitons les immigrants avant leur admission avec un soin qui ne s'exerce pas aux Etats-Unis.

Q. Relativement aux 611 immigrants qui furent renvoyés l'an dernier, pouvez-vous dire de quel pays ils venaient ?

R. Oui, je crois que nous indiquons les pays d'où ils venaient. A la page 123 du rapport, nous donnons les proportions par nationalités. Y a-t-il quelques cas particuliers à propos desquels vous désirez des renseignements ? Il y a ici une longue liste des nationalités.

M. Blain.—Cela suffit.

Par M. Monk :

Q. On m'a dit que dans les ports européens d'embarquement où la sévérité des lois américaines est bien connue, les agents de navigation envoient au Canada tous les émigrants suspects—c'est-à-dire ceux suspects au point de vue de la maladie—en leur disant qu'il est inutile de les embarquer pour les Etats-Unis. On m'a dit aussi que quelques-uns de ceux qui arrivent du continent portent sur eux un insigne, probablement attaché à leur habit, une marque distinctive, indiquant qu'il est inutile de les envoyer aux Etats-Unis, parce qu'ils seraient renvoyés, et qu'il vaut mieux les envoyer ici. Avez-vous jamais entendu parler de cela ?

R. J'ai vu dans les rapports des officiers américains que l'idée a été répandue sur le continent qu'il est plus facile de se rendre aux Etats-Unis par le Canada, mais je crois que les agents d'expédition, quel que soit le lieu où ils se trouvent, se sont aperçus, durant ces deux ou trois dernières années, qu'un tel système est plutôt dispendieux. Je ne doute nullement qu'en voyant un millier d'immigrants dans nos ports et un millier d'immigrants dans le port de New-York, comme j'ai pu le constater à différentes reprises, ces derniers puissent un seul instant subir une comparaison avec les nôtres. Nous recevons 65 immigrants de race britannique contre 37 étrangers. Aux Etats-Unis, il arrive 8 étrangers contre un seul de race britannique. Et vous n'avez qu'à les regarder, puis à parler aux commissaires américains, pour voir combien ceux-ci sont jaloux de la belle classe d'immigrants que nous recevons. Cela doit changer les idées de ceux qui croient que nous ne recevons pas, en règle générale, une classe d'immigrants infiniment supérieure à celle qui arrive aux Etats-Unis.

Q. Vous dites cela pour les deux dernières années seulement, n'est-ce pas ?

R. Je parle uniquement de ce que je vois actuellement.

Par M. Herron:

Q. Relativement aux immigrants qui se sont rendus l'an dernier aux Etats-Unis en passant par le Canada, à quels points particuliers ont-ils été admis ?

R. Leur rapport annuel ne donne des détails que relativement à ceux qui ont été refusés dans les ports où il y a seulement ce qu'ils appellent un bureau d'examen. Le principal port où les immigrants demandent à être admis aux Etats-Unis, et le principal port où ils sont refusés, est le port de Montréal, le quartier général des commissaires de l'immigration américaine au Canada. Ils sont là un personnel et un chef. Montréal est le premier grand centre où ces immigrants arrivent. Il y a toujours dans cette ville une nombreuse population étrangère, à laquelle ils se mêlent, et par laquelle, à mon avis, ils sont induits à venir au Canada. Les étrangers établis au Canada prennent fréquemment soin de leurs amis jusqu'à ce qu'ils partent pour les Etats-Unis. C'est de Montréal que les immigrants demandent leur admission aux Etats-Unis, et le plus grand nombre de ceux qui sont refusés le sont à ce port.

Q. Les Américains ont-ils un système d'examen tout le long de la frontière ? Ceci comprend-il la frontière de l'ouest?

R. On dit qu'ils ont environ 200 officiers d'une côte à l'autre, aux villes principales commandant la frontière, telles que Winnipeg, et à plusieurs points le long de la frontière. Ils ont quelqu'un à chaque place de la frontière où le chemin de fer traverse, et il en est certainement de même pour les bateaux à vapeur.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Y a-t-il des hôpitaux pour le traitement du trachoma dans les différents ports de mer de notre pays ?

R. Nous en avons un dans chaque port, excepté à Victoria, où nous en préparons un.

Q. Vous en avez à Halifax, Québec, Montréal et Saint-Jean ?

R. Et à Vancouver.

Q. Voulez-vous nous dire comment ces hôpitaux sont entretenus ?

R. Oui. Lorsque nous les avons fondés, il y a deux ans, il y a eu à ce propos un arrangement avec les compagnies de steamers que nous leur ferions payer seulement ce que les hôpitaux allaient coûter pour leur entretien et le salaire des officiers, et nous pensions que cela pouvait se régler moyennant cinquante cents par patient et par jour. Nous débutâmes à Québec, et cette somme fut exigée. Mais à cause de l'éloignement de cet hôpital, situé à deux milles du port pour des raisons sanitaires durant l'été, et du prix de transport des patients à raison de 25 cents par tête, nous trouvâmes que la somme de cinquante cents par jour ne couvrait pas les frais d'entretien et les dépenses courantes. Après l'automne de 1904, nous fîmes un autre arrangement, et les compagnies acceptèrent de payer 75 cents par tête et par jour pour tous ceux qui seraient admis à subir un traitement. Tout a marché parfaitement, et les chiffres à ce propos se trouvent à la page 124 du rapport. Vous y verrez les totaux exacts. On y traita 2,559 personnes, et il y eut 34,414 journées d'hôpital. Les recettes pour les différents hôpitaux pendant cette année furent de $21,-731.40, et les dépenses de $19,716.14. Cela n'inclut pas la part des Travaux publics, mais seulement la nourriture, le salaire des officiers, le voiturage à la station et ainsi de suite.

Q. Feu et lumière ?

R. Non, ceci incombe aux Travaux publics.

Q. Ce que je voulais vous dire—je regrette de ne pas avoir ici le rapport de l'auditeur général—c'est que je vois figurer de très gros montants pour ces hôpitaux.

R. Oui.

Q. Et j'ai cru qu'on m'a fait entendre, à une réunion précédente de ce comité, que les compagnies de steamers étaient requises de payer les dépenses d'entretien des immigrants qui avaient besoin de subir un traitement ?

R. Oui.

Q. Eh bien, je ne vois nullement pourquoi elles ne payeraient pas tous les frais?

R. Je crois, M. Wilson, qu'elles le font en pratique. Il y a, sur la somme de $21,000, une balance de $2,015.26 en faveur du département. Cette somme peut fort bien être mise à part pour le chauffage et l'éclairage.

Q. Et l'usage et les dégradations ?

R. Oui.

Q. Cela est payé en partie ?

R. Cette année, nous ferons probablement mieux, parce que nous avons exigé 75 cents pour l'année entière, au lieu des 50 cents que nous avons exigés la première année.

Par M. Sproule:

Q. J'ai compris, il y a un moment, que vous parliez de 2,419 personnes arrivées aux hôpitaux pour subir un traitement?

R. 2,559.

Q. Bien, c'est le dernier chiffre que vous avez donné. J'ai compris que 2,419 personnes sont entrées pour subir un traitement et que 497 furent renvoyées.

R. 2,559 personnes sont entrées. Parmi elles il y avait 123 enfants qui accompagnaient leurs parents; mais, comme vous pouvez le voir ici, environ 2,400 personnes furent soignées.

Q. Mais vous dites qu'il y en avait 2,559 en tout?

R. Oui.

Q. Quelques-unes de ces personnes n'avaient pas besoin d'un traitement?

R. C'étaient surtout des enfants avec leurs mères.

Q. Qu'a-t-on fait payer pour ceux-là?

R. Cinquante cents par jour.

Q. Le même prix que pour les autres?

R. Non; les prix étaient 75 cents et 50 cents.

Q. 75 cents pour les adultes qui avaient besoin d'un traitement, et 50 cents pour tous ceux qui n'avaient pas besoin d'un traitement?

R. Cela est exact. Il y a ici plusieurs tableaux intéressants démontrant le soin extrême avec lequel fut fait notre ouvrage. Par exemple, une comparaison du nombre des faibles d'esprit et des idiots. Je constate que les Américains ont renvoyé 92 aliénés sur un million d'immigrants. Nous avons renvoyé 11 aliénés des ports mêmes et non du pays, mais sur 123,867 immigrants. Les Américains en renvoyèrent 63 appartenant à ce que nous appelons les classes vicieuses, c'est-à-dire des prostituées et des criminels, et nous en avons renvoyé 13. Notre proportion était donc plus grande. De plus, ils ont renvoyé ceux qui n'avaient pas d'argent, ce que nous n'avons pas fait, règle générale, jusqu'ici. Jusqu'à quel point devons-nous à l'avenir nous montrer sévères relativement à ceux qui n'ont pas d'argent, cela dépendra beaucoup des individus. Les Américains en ont renvoyé, l'an dernier, 7,898 comme devant peut-être devenir des charges publiques. Nous n en avons pas renvoyé beaucoup de cette classe, et il ne paraît pas que cela ait affecté la prospérité de nos villes, car j'ai fait à ce propos des recherches dans les institutions de bienfaisance de Toronto, Winnipeg et Montréal, et j'ai constaté que relativement très peu de ces gens se sont présentés à ces endroits. Je crois avoir les chiffres pour l'année passée.

Q. C'étaient des gens dépourvus de moyens d'existence?

R. Oui. Le préposé à la salubrité publique de Toronto a constaté que, jusqu'au 1er avril de cette année, depuis le commencement de l'année passée, il a donné des certificats d'admission à l'hôpital, comme charge publique, à seulement 67 immigrants.

Q. Ce devaient être des malades?

R. Des malades, oui.

Q. Combien y en avait-il à la charge de la charité publique?

R. Eh bien, je m'adressai à M. Taylor, le préposé à l'assistance et à la charité, à Toronto, en novembre. J'avais vu quelque chose dans les journaux à propos de demandes de secours, et je dis à M. Taylor: "Pouvez-vous me donner le nombre et la liste des immigrants auxquels vous avez dispensé les secours de la charité cette année?" "Eh bien, docteur", répondit-il, "je ne connais que le nombre des nécessiteux, et je n'ai pas la liste des gens qui viennent ici. J'ignore également si ce sont des immigrants ou d'autres individus." "Mais", dis-je, "M. Taylor, je vois que vous passez pour avoir dit que plusieurs immigrants sont venus vous demander des secours. Il doit y avoir des chiffres quelque part?" Il dit: "J'ai justement commencé à les prendre." De sorte qu'en novembre dernier il n'y avait à Toronto rien pour faire connaître le nombre d'immigrants assistés.

Q. N'avez-vous pas une liste des différentes sociétés charitables, religieuses ou autres?

R. La difficulté que j'ai rencontrée était que ces sociétés tenaient leurs statistiques de manière qu'on ne pouvait pas se renseigner sur les immigrants. Elles tiennent simplement leurs statistiques d'une manière générale. Quelques-unes des personnes assistées étaient sans doute des immigrants, mais il est remarquable combien celles-ci étaient rares. J'ai tiré de quelques-uns des rapports annuels de Montréal, pour l'an dernier, certains tableaux intéressants. Il y a à Montréal une institution que l'on appedde "Refuge Protestant", ou "Maison de Refuge."

L'hon. M. FISHER.—Maison de Refuge?

Le Dr BRYCE.—Oui, Maison de Refuge. J'ai eu leur rapport annuel l'an dernier. Je l'ai parcouru, et je vis qu'il y a deux classes d'étrangers qui apparaissent là—pratiquement rien que deux classes. Il y a eu ainsi un certain nombre d'Anglais qui se sont présentés pour y passer une nuit, et aussi des gens des Etats-Unis. Le nombre des individus des Etats-Unis, apparemment de la classe des vagabonds, qui pullulaient l'an dernier dans les asiles de ce genre, est vraiment surprenant.

Par M. Sproule:

Q. N'avez-vous aucun renseignement au sujet du nombre de gens venant des Iles Britanniques qui ont demandé des secours?

R. D'après mes souvenirs, sans avoir les chiffres devant moi, il y a eu environ 1,200 demandes au cours de l'année 1904, et environ 800 personnes parlant la langue anglaise ont reçu l'hospitalité au refuge protestant de Montréal.

Q. A peu près une sur trois?

R. Deux sur trois, oui.

Par M. Fisher:

Q. Rien n'indiquait combien de temps ces personnes avaient passé au pays?

R. Non.

Q. Elles étaient anglaises de naissance?

R. Anglaises de naissance, ce que l'on appelle des immigrants. Mais il n'y avait pas de statistique indiquant qu'elles avaient passé au pays cinq ans, ou, de fait, aucune période de temps.

PROTECTION DE L'IMMIGRATION PAR DES SOCIÉTÉS NATIONALES.

Par M. Sproule:

Q. Puis, avez-vous quelques renseignements sur le nombre de ceux qui ont été soutenus par des sociétés nationales?

R. Par des sociétés nationales, où cela?

Q. Dans les grandes villes, par exemple, j'ai vu dans un rapport qu'un certain nombre de Juifs russes, je crois environ mille, furent secourus à Montréal par des sociétés juives. Ceci doit avoir eu lieu il y a un an ?

R. Il y a un an. Cela est très exact. Ils furent accueillis durant les troubles en Russie. On leur fit bon accueil à Montréal, et le baron de Hirsch eut soin d'eux, leur trouva des abris et leur fît servir de bons repas, jusqu'à ce qu'ils trouvassent à se placer. Je crois qu'au bout de trois mois, pas plus, ils avaient tous disparu, ayant obtenu de l'emploi çà et là.

Q. Ceci est seulement une société nationale. En connaissez-vous d'autres ?

R. Celle-ci est pratiquement la seule qui ait agi d'une façon active, à part les refuges protestants. Les immigrants vont aux refuges à Montréal et à la maison d'industrie. A Montréal ils ont le même genre d'institutions pour tous ceux qui sont protestants ou étrangers, à l'exception des Juifs. Les chiffres que je vous ai donnés comprennent toutes les demandes qui ont été faites à Montréal, excepté celles des Juifs, parce qu'il y a eu peu de gens d'autres nationalités qui se soient arrêtés à Montréal ou à Toronto.

Q. J'ai constaté, il y a quelque temps, qu'un certain nombre d'Italiens furent renvoyés de la frontière américaine et laissés au Canada, et qu'ils furent secourus par la société italienne de New-York. Y a-t-il quelque chose de vrai dans cela?

R. Je n'en ai nullement entendu parler. Il y a en automne une classe d'immigrants qui cherchent à retourner aux Etats-Unis. Au printepms, un grand nombre d'Italiens viennent aux Etats-Unis, de Gênes ou de Naples, par des navires américains; ils traversent la frontière pour venir travailler à nos chemins de fer. L'hiver dernier, le commissaire à New-York me disait qu'en m'adressant aux différents agents chargés des inscriptions, je trouverais que l'an dernier 15,000 à 20,000 immigrants italiens ont été inscrits dans les livres pour venir travailler dans différentes parties du pays.

Par M. Fisher :

Q. Cela veut dire inscrits dans les livres aux Etats-Unis ?

R. Inscrits dans les livres aux Etats-Unis pour venir ici et y travailler. Quand, en automne, la saison du travail aux chemins de fer est passée, ces gens se mettent en route pour retourner aux Etats-Unis, beaucoup d'entre eux avec l'idée de retourner en Italie. Chaque année, en automne, environ 200,000 de ces Italiens originaux partent des Etats-Unis pour retourner dans leur pays, et beaucoup parmi eux reviennent au printemps. Ils paraissent juger plus économique de retourner dans leur pays et de payer les frais du voyage, aller et retour, que de passer l'hiver aux Etats-Unis. Quelle que soit la raison, ils ont cette habitude d'aller et de venir. Mais, comme cela est arrivé dernièrement, lorsqu'ils veulent passer la frontière des Etats-Unis, ils en sont empêchés dans un grand nombre de cas. Quant aux gens dont parle M. Monk, lesquels auraient été détenus pour cause de trachoma, il n'y a nul doute qu'un grand nombre parmi eux étaient des immigrants qui avaient été admis précédemment aux Etats-Unis. Ils étaient venus travailler ici, avaient cherché à s'en retourner en automne et avaient été refusés.

Par M. Monk :

Q. Je crois que ces 492 individus sont mentionnés dans le rapport—je ne l'ai pas ici—comme se trouvant parmi ceux qui, pendant cette même année—sont arrivés aux ports canadiens, venant d'Europe.

R. Oui. Que ceci soit exact ou non, je sais que ce que je déclare est un fait, et les officiers des Etats-Unis vous diront: " Nous ne cherchons pas à savoir si vous les admettez ou non au Canada; mais quand ils reviennent ici en automne, nous les traitons exactement comme si c'étaient des étrangers, et nous ne voulons pas les recevoir si nous pouvons trouver une raison de les exclure." Ceci est la raison. Les

Etats-Unis ne veulent pas de ces Italiens en hiver, et c'est pour cela qu'ils usent de tant de précautions pour les tenir au Canada; et je crois qu'il serait absolument juste s'il y avait une sorte de réciprocité en cette matière.

Q. Y a-t-il beaucoup de cas de cette maladie parmi les immigrants qui nous arrivent de l'Autriche ?

R. Non, pas de l'Autriche. Il y a un très-petit nombre de cas parmi ceux qui viennent de la Galicie ou de la Buckarie. Cette maladie sévit surtout parmi les Syriens et les Juifs polonais ou russes. Il y a aussi beaucoup de cas parmi les Finlandais. Les Norvégiens et les Suédois ont rarement cette maladie. Les Danois l'ont accidentellement.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Les quinze ou vingt mille Italiens qui viennent des Etats-Unis, arrivent-ils de ce pays comme immigrants ?

R. Ils arrivent en cette qualité au printemps, et ils sont considérés comme étrangers s'ils veulent retourner aux Etats-Unis.

Q. Ce n'est pas cela que je désire savoir. Je désire savoir s'ils sont considérés comme des immigrants venant des Etats-Unis.

R. Non.

Q. Pourquoi pas ?

R. Nous n'avons à présent aucune facilité de les contrôler aux différents ports.

Q. Alors, comment pouvez-vous dire qu'ils ne sont pas considérés comme immigrants ?

R. Parce que les seuls immigrants que nous avons comptés sont des colons-cultivateurs des Etats-Unis qui se dirigent vers l'Ouest, et ceux-là sont inscrits aux livres dans les ports.

IMMIGRANTS AMÉRICAINS AU CANADA.

Par M. Sproule :

Q. Comment vous êtes-vous procuré les rapports que vous nous avez communiqués relativement aux Américains arrivant au Canada ?

R. Dans l'Ouest ?

Q. N'importe où ?

R. Nous avons les noms tout au long sur la liste des personnes venant au Canada avec des bagages de colons.

Par M. Fisher :

Q. Le département des Douanes tient-il toujours un registre ?

R. Oui, la douane.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Je me souviens qu'il y a environ deux ans, un de vos agents qui avait été renvoyé, ou qui quitta le service pour une raison ou pour une autre, envoya aux journaux des lettres dans lesquelles il disait que les agents des Etats-Unis ont procuré à certaines personnes des billets leur permettant de voyager en chemin de fer à prix réduit dans ce pays, alors qu'ils n'y vont que simplement pour une visite. Il disait que ceci avait été fait pour des voyageurs de commerce et d'autres personnes. Ces billets donnaient à ceux qui les recevaient le droit de voyager à bas prix, et faisaient gagner $3 à ceux qui les envoyaient, quand ils étaient adressés à des hommes. Maintenant, quels règlements avez-vous pour empêcher ces choses-là?

R. Il n'y a pas de règlements à présent, mais je puis dire que la meilleure preuve que ces gens venaient ici comme colons, est l'inscription des "homesteads" qu'ils avaient choisis.

Q. Je ne crois pas que ceci soit une preuve évidente. Il y en a un grand nombre en dehors de ceux qui avaient des "homesteads".

R. Je le crois aussi, mais nous n'avons pas, à mon avis, la moindre preuve à propos des autres dans aucune espèce de statistique.

Q. Vous dites qu'au printemps, de 15,000 à 20,000 individus montent vers le nord?

R. Je ne dis pas qu'ils montent tous, mais beaucoup sont dans ce cas.

Q. Vous n'avez pas de preuve que vos agents aux Etats-Unis ne les rapportent pas comme immigrants et ne touchent pas de salaire à cause d'eux ?

R. Ils venaient tous de ports de mer. Ordinairement, ils ne quittent pas les ports avant d'avoir de l'ouvrage. Ils viennent de New-York ou de Boston, les deux ports principaux. J'ai l'intention de chercher à rencontrer les agents chargés des inscriptions à mon prochain voyage à New-York et de me procurer quelque chose comme un relevé exact de ceux qui sont venus l'an dernier au Canada pour y trouver de l'ouvrage.

Q. Quelle preuve avez-vous qu'ils venaient justement de ces deux ports ?

R. J'ai seulement les attestations que me fit M. Watchorn, le commissaire-chef à New-York, m'assurant que c'est un usage constant des bureaux de placement d'envoyer ces gens au Canada pour y travailler aux chemins de fer en construction. Mais ils les envoient par New-York.

Q. Pouvez-vous me donner l'adresse de M. Watchorn ?

R. M. Watchorn, commissaire chef de l'immigration, Ellis-Island, New-York.

Q. On peut le trouver à cette adresse ?

R. Oui.

Par M. Barr:

Q. Par rapport à ces gens qui viennent ici des Etats-Unis, et relativement auxquels vous n'avez rien à voir. N'avez-vous pas affaire à eux au point de vue médical?

R. Oui, cela est exact.

Q. Ils ne sont pas soumis à votre contrôle spécial, vous ne connaissez pas grand'chose à propos d'eux ?

R. Non; j'ai parlé en général de ces gens venant de l'Ouest, parce qu'il n'y a pas eu d'inspection médicale à ces ports. Je parle seulement de ce que j'ai appris.

Q. Par exemple, il a été constaté que 15,000 à 20,000 Italiens sont venus ici pour y travailler. C'est tout ce que vous connaissez à ce propos ?

R. C'est tout.

Q. Vous ne savez pas s'ils sont venus ou non ?

R. Nous savons, par les agents du chemin de fer à Niagara-Falls, qu'il en passait un très grand nombre chaque jour ou chaque semaine.

Par M. Monk:

Q. Il n'y a pas d'inspection médicale pour les immigrants américains ?

R. Non, nous n'avons eu aucune inspection médicale des immigrants américains.

ENTRETIEN DES HÔPITAUX DE DÉTENTION.

Q. Je trouve, en référant au rapport de l'auditeur général, à L—14 et les pages suivantes, que nous avons dépensé l'an dernier environ $36,000 pour l'entretien de ces hôpitaux de détention.

R. Oui.

Q. A Halifax, à Saint-Jean et dans l'Ouest. Les revenus provenant des compagnies de steamers sont-ils indiqués dans le rapport de l'auditeur général ?

R. Oui, on y trouvera cela en autant que les remboursements faits par les compagnies de steamers sont concernés.

Q. Ces remboursements, je ne les trouve pas.

R. Je n'y ai pas fait attention, mais je crois que vous trouverez que relativement aux remboursements faits au bureau, les recettes ont été de $21,731.40. Oui, je trouve en haut de la page 125 qu'à la fin de l'année $15,122.70 avaient été payés.

Q. Par les compagnies ?

R. Oui, par les compagnies. Ceci est d'après les chiffres des comptables dans notre propre département. La somme de $2,500 a été perdue, parce que la *Canadian Line Steamship Company* est devenue insolvable. On a porté la chose devant les tribunaux, mais j'ignore si nous allons, oui ou non, recouvrer la somme.

Par M. Fisher :

Q. Vous portez les sommes à charge de la compagnie et vous exigez d'elle le paiement ?

R. Oui, il y a une formule imprimée que l'on envoie à l'agent de la compagnie au port, et qui dit, par exemple : " Je vous notifie par la présente que 12 personnes ont été détenues pour cause de maladie." Il est entendu qu'à moins d'un arrangement satisfaisant ces 12 personnes doivent être renvoyées. Alors l'agent du gouvernement dit à la compagnie des bateaux à vapeur : " Que comptez-vous faire à propos de ces 12 personnes ? " Alors les immigrants sont conduits au bureau des agents du gouvernement et questionnés. On demande à chacun d'eux combien il a d'argent. Leur argent leur est enlevé et confié à la compagnie des steamers qui en donne un reçu à l'agent du gouvernement et un autre à l'immigrant. Cet argent sert à payer le traitement du patient jusqu'à épuisement de la somme. Si le patient est passablement guéri à cette époque, la compagnie de steamers a pour règle de payer la différence plutôt que de rapatrier l'immigrant. Voilà toute la procédure.

Par M. Sproule :

Q. Puis-je vous demander comment vous êtes arrivé à trouver le nombre des Italiens que l'on disait être venus travailler aux chemins de fer ?

R. L'attestation fut faite par le commissaire américain qu'à son avis il y en avait 15,000 ou 20,000. Il n'y a pas de statistiques pour le prouver. Il y a eu seulement les opérations qu'il comprend être faites aux bureaux d'inscription.

RENVOI DES IMMIGRANTS CRIMINELS OU ALIÉNÉS.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Comment certifiez-vous qu'il y a un certain nombre de criminels à renvoyer ? Comment savez-vous que ce sont des criminels ?

R. Eh bien, il y a parfois des télégrammes des vieux pays disant que telle ou telle personne se trouve à bord du navire. Dans d'autres cas, ces gens arrivent au pays et commettent un crime quelconque. Pour cette raison, il est nécessaire que l'acte projeté accorde le pouvoir de renvoyer de tels individus après qu'ils ont été admis au Canada.

Q. Après qu'ils ont passé ici un temps assez long ?

R. Je crois que la période doit être d'une assez longue durée.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Quelle durée voudriez-vous proposer ?

R. Je voudrais suggérer trois ans, la même période que sous les lois américaines. Relativement aux déportations d'aliénés faites par les Américains, je trouve qu'ils ont renvoyé 400 aliénés arrivés l'avant-dernière année, et à peu près le même nombre arrivés l'année avant celle-là, prouvant que, pour différentes raisons, les aliénés n'entrent pas dans les asiles pendant les premiers mois de leur arrivée ; ils sont communément accueillis par des amis. Il est très difficile de découvrir des cas d'aliénation mentale dès le commencement. Si ces malades ont bonne mine et s'ils sont bien habillés,

vous ne pouvez pas dire, lorsqu'ils passent près de vous, que tel ou tel individu est un aliéné. C'est la même chose pour les épileptiques. Il est bien désirable que l'acte accorde le pouvoir nécessaire pour agir comme il convient à l'égard de cette classe de gens que leurs amis envoient dans ce pays sans autre but que le désir de s'en débarrasser.

Par un honorable membre:

Q. Croyez-vous qu'il y a plus d'aliénés parmi les immigrants qui arrivent dans ce pays que parmi notre propre population ?

R. J'ai compulsé les chiffres dans le but de m'en assurer, et j'ai trouvé ceci: tandis que le nombre des aliénés, d'après le recensement de 1901, était de 3.3 par mille pour tout le Canada, le nombre d'aliénés dans les asiles de l'Ontario et dans l'asile protestant de Verdun, Montréal, aliénés arrivés ici durant les cinq dernières années comme immigrants, était de 1.5 par mille de la population immigrée. Voilà les faits, aussi exacts que possible d'après les chiffres reçus. Il doit être compris que pendant ces années nous avons renvoyé un certain nombre d'immigrants aliénés qui ne figurent pas ici. En 1903-1904, on a renvoyé 7 immigrants aliénés après leur admission; il en fut renvoyé 10 en 1904-1905, et pendant la présente année, jusqu'au 1er avril, il en a été renvoyé 27.

Par M. Wright (Renfrew):

Q. Ces gens sont-ils renvoyés aux frais des compagnies de steamers ?

R. Oui. Comme j'ai dit, nous en avons renvoyé 27 cette année.

Q. Tout cela pendant une année.

R. Au cours d'une année, oui. C'est ce qui fut fait.

Q. Et les criminels, au cours d'une année ?

R. C'est ce que nous avons fait, oui.

Q. Et des prostituées au cours d'une année ?

R. Cela n'a pas encore été fait bien souvent.

Par M. Cash:

Q. Que feriez-vous dans le cas d'un épileptique dans une famille ?

R. Vous venez de poser la question la plus difficile que nous puissions rencontrer. Il se présente chaque jour des cas de ce genre, et nous pouvons difficilement savoir comment nous en tenir. Prenez le cas d'un homme qui est arrivé ici l'an dernier, ou l'année avant. Il a trouvé un bon emploi à Winnipeg, où il a une ferme dans les Territoires, où il est à Toronto ou à London, et il écrit pour faire venir sa femme et ses enfants. Elle vient en ce pays avec des enfants, l'un est épileptique. Tous les autres enfants ont eu bonne santé, et la mère est bien, selon toute apparence. Qu'allez-vous faire dans ce cas ? Le cas suivant peut être celui d'un enfant idiot. Il n'est pas rare que, dans une famille, même en ce pays, l'un des enfants n'a pas toute son intelligence. Que ferez-vous dans ce cas? Il nous faut s'assurer, dans chacun de ces cas où les parents sont en ce pays, s'il est probable que l'homme supportera l'enfant ou non, et le moyen que nous prenons maintenant, de plus en plus, est très simple, et je le crois excellent. Nous télégraphions ou nous écrivons aux premiers fonctionnaires d'institutions publiques pour les différentes provinces leur disant que tel et tel a une femme et des enfants qu'il amène, et que de ces enfants il y en a un ou deux qui sont épileptiques ou idiots, etc. Nous disons, " Que voulez-vous que l'on fasse dans le cas de ces gens ? Allons-nous les envoyer ? La province les acceptera-t-elle en se rendant responsable de leur subsistance ? " Ceci veut dire que définitivement, si la province le désire, ils peuvent être placés dans un asile d'aliénés. Bien, dans beaucoup de cas, la province les refusera, et alors il n'y a rien à faire qu'à les renvoyer. Si la province voit que l'homme gagne de l'argent et se fait un bon revenu, elle les accepte souvent, et nous avons parfois trouvé le moyen de laisser entrer la famille. C'est le problème le plus difficile que de déterminer clairement ce qui peut être dans l'intérêt du pays,

de la famille et de l'enfant lui-même. Quelquefois, il n'est pas sage d'admettre des idiots, et cependant il est difficile d'envoyer hors du pays le frère et la mère, qui feraient de parfaitement bons citoyens. Toutefois, si le père et la mère entrent au pays avec des enfants idiots, nous n'avons qu'à les renvoyer.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Quel que soit leur état de fortune ?

R. Bien, il y a eu, l'été dernier, un cas où un très bon garçon avait été deux ans au pays; c'était un ouvrier gagnant un bon salaire. Sa femme est venue avec un fils et une fille idiots. Nous leur avons dit qu'ils ne pouvaient entrer, non pas pour la raison que ces deux n'auraient personne pour en prendre soin, mais les probabilités que d'autres enfants idiots pourraient naître. Il y avait certainement quelque défaut dans cette famille. Ces deux enfants, au cours de quelques années, deviendraient une charge publique, et nous avons dit: " Non, nous ne pouvons pas prendre le risque de voir s'élever d'autres idots en ce pays." Cet homme quitta un bon emploi dans l'Ouest pour retourner avec sa femme et ses enfants.

EXAMEN MÉDICAL ET ADMINISTRATION DES HÔPITAUX DE DÉTENTION.

Par M. Sproule :

Q. Quant aux immigrants de la classe des travailleurs ou ouvrière, avez-vous un examen qui établisse s'ils sont en état de gagner leur vie en ce pays ?

R. Nous leur faisons toujours subir un examen. L'accomplissement en est très simple. Le médecin, disons à Halifax, à deux grandes fenêtres derrière lui. L'immigrant marche vers le médecin une vingtaine de pieds, et celui-ci le surveille. S'il est infirme d'une jambe ou que son maintien indique quelque défectuosité—un médecin qui remplit quotidiennement ces fonctions devient très habile—il mettra cet immigrant à part, dans la salle d'attente, jusqu'à ce qu'il ait terminé l'examen des autres. Sur un navire, il y aura probablement quinze ou vingt personnes mises de côté pour attendre un examen spécial. Nous ne prétendons pas dire que nous n'en manquons pas. Ils m'ont dit l'autre jour que j'avais manqué un homme qui avait la main coupée, mais sa femme avait jeté un châle sur le bras de bois et il portait le bébé dessus.

Q. Vous examiniez le bébé ?

R. J'examinais le bébé. Je crois que les médecins sont très habiles à reconnaître les défauts physiques.

Par M. Devlin:

Q. Quand on soupçonne l'insanité chez un immigrant qui arrive au pays, le déporte-t-on immédiatement, ou demande-t-on les faits relatifs à ce cas, où est-il envoyé à quelque institution pour être examiné ?

R. Les cas tels qu'ils se présentent ordinairement sont si positifs qu'il n'y a aucun doute là-dessus. Naturellement, vous comprendrez que parmi une foule qui a bonne apparence, comme il s'en trouve souvent, il est très possible que l'un d'entre eux ait pu avoir été fou. S'il y a chez lui quelque chose de suspect, il est mis à part et doit subir un examen très sévère selon son cas.

Par M. Sproule :

Q. Quel examen faites-vous à ceux qui souffrent de la tuberculose ?

R. S'il vient un tuberculeux et qu'il n'y a pas de circonstances spéciales pour qu'on le tolère, il est renvoyé. Le printemps dernier, il s'est présenté un cas au port d'Halifax où un homme qui était commis, ayant évidemment un bon emploi ; il venait ici en visite chez son frère, mais en réalité dans le but de recouvrer la santé. Il avait obtenu un congé de trois mois, je lui ai permis d'aller visiter son frère, dans l'espérance qu'en ce pays il trouverait l'amélioration qu'il cherchait.

Q. Y en a-t-il eu de renvoyés ?

R. A cause de la consomption? Oh, oui.

Q. En avez-vous inscrit le nombre ?

R. Dans cette liste-ci, il n'y en a eu qu'un qui ait été renvoyé du port. A la page 131 du rapport, il y a au moins six immigrants tuberculeux qui, après être venus au pays, ont été déportés. C'est l'an dernier.

Q. Que faites-vous quand il y a toute une famille? Quand vous en trouvez un qui est infecté dans une famille, renvoyez-vous celui-là et laissez-vous demeurer les autres ?

R. Nous ne faisons pas cela s'il y a une famille dans le pays et que les parents sont capables de supporter les enfants. Je ne croirais pas cela prudent, ce serait très cruel. Si, cependant, il entre une famille pauvre, et que nous trouvons un membre gravement atteint de la tuberculose, ils devront retourner.

Q. Ces cas sont des exemples à part des personnes qui ont été renvoyées ?

R. Oui, pour la plupart des jeunes gens qui sont allés dans l'Ouest et sont devenus tuberculeux. Dans le cas où il y aurait une famille, je ne crois pas que nous sommes, en ce pays, rendus au point d'en venir à de tels expédients.

Par M. Lake :

Q. Avez-vous à Vancouver ou Victoria des hôpitaux de détention ?

R. Nous en avons à Vancouver depuis le commencement de l'année.

Q. Le commencement de cette année ?

R. Oui. Nous leur avons fait suivre des traitements avant cela et dans des maisons de pension chinoises et japonaises.

Q. Pour le trachoma?

R. Et toute autre maladie incidentelle.

Par M. Wilson (Lennox) :

Q. Est-ce qu'il est entré des Chinois ?

R. Il y a eu un grand nombre de Chinois qui sont sortis avec des permis d'un an après avoir demeuré en ce pays un certain nombre d'années, et quand ils sont revenus, naturellement l'on a dû les examiner comme tous les autres, et un assez bon nombre ont été trouvés atteints de trachoma.

Par M. Sproule :

Q. Quelle marque leur faites-vous pour établir que ce sont les mêmes hommes qui reviennent ?

R. Ils sont photographiés et ont à passer un examen d'identification. Il n'est pas fait par notre ministère, mais par celui du Commerce.

(*Par monsieur Lake :*)

Q. Ils paient pour le traitement, il n'y a rien de chargé pour ces immigrants à Vancouver et à Victoria ?

R. Ils paient pour le traitement, la compagnie de navigation en est responsable. Il y a eu tant d'alloué pour leurs soins et leur nourriture, et tant pour les soins médicaux. Elle nous donne 35 centins par jour pour les soins médicaux seulement.

Q. Et ils reçoivent un traitement médical de vos médecins à ces ports ?

R. Oui.

Q. Et ces médecins soignent gratuitement? Ils ne reçoivent pas de surplus à leurs appointements de la compagnie de navigation pour ces soins ?

R. Non. Comme vous le savez, il y avait au début, en 1903, des médecins nommés par le gouvernement pour examiner les immigrants à leur arrivée. Plus tard, les compagnies adoptèrent le système de louer un bâtiment et nommer un médecin qui, après avoir donné un traitement aux malades, les envoyait à l'inspecteur du

gouvernement, après leur guérison. Ce système prit fin quand je suis entré en fonction en 1904, et maintenant le gouvernement a ses propres médecins et les hôpitaux sont outillés, aménagés et dirigés par nous. Nos propres médecins sont payés par le ministère, auquel ils sont responsables, et à aucun endroit que je connaisse ils ne reçoivent autre chose que leurs appointements. Je crois qu'il n'y a pas eu une seule plainte au sujet d'argent disparu, excepté dans le cas où les compagnies de navigation le retiennent pour payer les soins donnés aux immigrants.

Q. Les hôpitaux subviennent-ils à leurs dépenses?

R. Oui.

Q. Je ne puis trouver les remboursements dans le rapport de l'Auditeur général. Tout ce qui paraît dans son rapport, ce sont les dépenses de l'hôpital de détention ?

R. Bien, les compagnies de navigation envoient de leur bureau principal un chèque à Montréal tous les mois. Nous leur donnons une feuille hebdomadaire contenant le nom du navire qui a amené les immigrants, la date de leur arrivée, et le nombre de jours passés à l'hôpital. Ce montant est multiplié par 75 centins et le total additionné envoyé toutes les semaines. Nous ne recevons pas d'argent ni n'en gardons. Les agents de la compagnie à Québec le certifient ainsi que nos médecins, et le compte est envoyé à Montréal. Ils envoient les chèques au ministère et celui-ci paie ses employés.

Q. Vous ne recevez en retour aucun argent ?

R. Les médecins ne touchent aucun argent, à part celui qui est envoyé par lettre aux immigrants de l'hôpital. On l'apporte au médecin qui le donne à l'agent de navigation et il en prend reçu.

(*Par monsieur Devlin :*)

Q. J'ai compris que vous avez dit que le système suivi au Canada présente autant d'avantages que celui des Etats-Unis, et que nous avons la meilleure catégorie d'immigrants possible?

R. Naturellement, je ne puis dire que ce que j'ai vu personnellement. Premièrement, au sujet des nationalités; deuxièmement, au sujet du nombre de personnes détenues, et proportionnnellement, le nombre de celles qui ont été déportés.

Par M. Monk:

Q. Ce qui me surprend est ceci, docteur : Aux Etats-Unis, le pays n'a aucune dépense provenant de la déportation des immigrants; toute la dépense retombe sur les compagnies qui ont amené les immigrants?

R. Oui.

Q. Ici, nous devons construire des hôpitaux qui coûtent des sommes considérables, et l'année dernière, tel que je le calcule, l'entretien de ces hôpitaux s'est élevé à $22,000 ou $23,000?

R. Oui.

Q. Et nous n'avons reçu que $15,122.20 des compagnies de navigation?

R. A la fin de l'année, c'est très vrai. Nous avons reçu depuis tout ce qui était dû, à part du montant qui reste en litige avec la *Canadian Line Company*, à responsabilité limitée.

Q. Alors, nous avons droit au remboursement des vingt et quelques mille dollars que nous avons dépensés ?

R. Oui.

Q. Cependant, nous restons avec la dépense d'avoir construit ces hôpitaux?

R. Oui, monsieur, c'est au compte du capital. Je ne prévois pas qu'on soit pour exiger des profits de la compagnie. Naturellement, ce coût serait couvert en ajoutant le coût d'inspection des immigrants, mais je suis sûr que le ministère sera satisfait. Moi, je le suis certainement.

Q. Je mentionne cela parce qu'il me semble qu'il y a de la différence entre le régime des Etats-Unis et le nôtre sous ce rapport: ils examinent et font le déporte-

ment pour cause de maladie ou autre chose sans qu'il en coûte un centin au gouvernement ?

R. Ils font de l'argent avec cela en quelque sorte. Ils chargent $2 par tête pour un million d'immigrants. Cela fait au département d'immigration $2,000,000 à dépenser.

Q. Mais la déportation des immigrants ne leur coûte rien du tout. Selon votre explication, aux Etats-Unis, ils les arrêtent et les renvoient sans aucun traitement ?

R. C'est cela.

Q. Nous donnons des soins à ceux que l'on a espérance de guérir et qui feront de bons colons ?

R. C'est vrai.

Q. Et les dépenses que l'on fait pour maintenir ces hôpitaux ont pour but de retenir les immigrants que nous croyons être de bons colons, mais qui, lors de leur arrivée, étaient atteints d'une maladie curable, et qui est guérie avant qu'on le slaisse entrer. Notre régime est beaucoup plus indulgent quant aux immigrants que le régime américain ?

R. Oui, je le sais. Ils n'ont pas besoin d'immigrants et nous en avons besoin.

Q. Mais, est-ce que nous en avons besoin ?

NOMBRE DE PATIENTS AUX HÔPITAUX.

R. Je le crois. Aussi, je puis me tromper. Cependant, je désire mentionner des chiffres qui ont trait à ce point. Dans leurs hôpitaux de détention l'année dernière, ils ont traité 4,828 patients, et nous 2,559. Mais le temps où les malades sont à leur hôpital n'est que 31,000 jours pour un nombre double d'immigrants, et cependant le nombre de jours a été de 34,414 dans nos hôpitaux. Vous voyez que nous gardons nos patients jusqu'à ce qu'ils soient guéris, tant qu'à les prendre, et nous avons confiance que nous les guérissons. Dans les rapports des Etats-Unis, les jours d'hôpitaux étaient pour des cas de pneumonie, d'accidents, une chose ou une autre, en sus de l'ophtalmie. Ces cas n'étaient pas tous des cas de trachoma. Ils prétendent renvoyer tous ceux qui souffrent du trachoma et sont forcés d'agir ainsi par leur loi. Nous prétendons que le trachoma est une maladie curable, et que dans un certain nombre défini de cas les immigrants détenus sont de bons sujets. Le simple accident qui arrive à un immigrant d'avoir le trachoma ne devrait pas l'empêcher d'obtenir son entrée du moment que la compagnie de navigation consent à payer sa détention et son traitement. Il reçoit un traitement, et les faits tendent à prouver que durant les deux dernières années nous n'avons pas laissé venir le trachoma se répandre dans aucune ville ni aucun centre de ce pays.

IMMIGRATS SOIGNÉS POUR LE TRACHOMA.

Par un honorable député:

Q. Quant à la maladie du trachoma et sa curabilité, est-ce une divergence d'opinions entre les médecins de ce pays et ceux des Etats-Unis ?

Q. Ce n'est que cela simplement. Ces derniers considèrent le trachoma comme une maladie chronique, contagieuse, afin de trouver une excuse pour renvoyer un grand nombre de personnes d'une classe non désirable.

Par M. Devlin:

Q. Parce que, comme vous avez dit, ils n'encouragent pas l'immigration ?

R. C'est cela.

Par M. Monk :

Q. Ne pensez-vous pas que nous courons un grand risque en admettant ces cas douteux de trachoma chez certaines personnes, vu que cette maladie est si répandue dans certaines parties de l'Europe ?

R. Non, cette maladie n'existe que dans les districts où il règne beaucoup de saleté. Je vais vous donner une preuve. Le docteur Reeve, doyen de la faculté médicale de l'université de Toronto, m'a parlé de cela il y a deux ans. Il m'a dit: "Il y a plusieurs années, peut-être quarante ans, les immigrants irlandais sont venus au pays par centaines et souffraient du trachoma. Maintenant, qu'est-il survenu dans le cours des ans, il est vrai que leurs descendants n'en sont pas atteints aujourd'hui. Vraiment, nous n'avons pratiquement aucun cas de trachoma parmi notre population d'Ontario." C'est la déclaration qu'a faite le doyen de la faculté et professeur des maladies des yeux à l'université de Toronto. Voilà une preuve historique pour attester que la vie en ce pays, dans de meilleures conditions, a pratiquement enrayé la maladie.

Par M. Wilson (Lennox et Addington) :

Q. Je suppose que vous avez puisé vos renseignements dans leur rapport ?

R. Certainement. A la page 119 du rapport, il est dit que le nombre total des étrangers était de 921,000 l'année qui a précédé la dernière. C'est-à-dire en 1904. Ceci provient du rapport de l'immigration de New-York. De ce grand total, 421,844, presque la moitié étaient des Italiens, Hebreux, Polonais, Slaves, Magyar ou Hongrois.

Par M. Roche (Marquette):

Q. Vous avez dit, il y a quelques instants, docteur, que la majeure partie de ceux qui souffrent du trachoma sont des Syriens ?

R. C'étaient en grande partie des Syriens et des Hébreux.

Q. Et les Syriens ne sont pas des agriculteurs ?

R. Non.

Q. Ainsi, quand vous dites que ceux que vous soignez feront de bons citoyens, ce sont des citoyens qui vont se fixer dans les villes ?

R. Quelques-uns. Mais c'était, pour la plupart, ceux de cette classe qui étaient compris dans celle des 98 continentaux qui ont été déportés l'année dernière.

Q. Ils n'étaient pas de la classe agricole ?

R. Très peu d'entre eux, quoique j'en aie vu un mille l'année dernière qui étaient établis sur une ferme de mille acres dans les Territoires et dont le cas était des plus intéressants.

Par M. Wilson (Lennox et Adaington) :

Q. Intéressant par sa rareté?

R. Par sa rareté, oui.

Par M. Lake:

Q. Ai-je bien compris que vous avez dit que les Finnois ont beaucoup de cas de trachoma ?

R. Il y a un grand nombre de cas occasionnels, oui.

Q. A quoi ce fait pourrait-il être attribué ?

R. C'est simplement dû à leur mode de logement dans leur pays, des foules se logent dans de petites demeures, c'est l'explication naturelle. C'est aussi l'explication qui convient à la grande quantité de maladies qui régnaient parmi les premiers colons qui sont venus d'Ecosse et d'Irlande il y a cinquante ans. Ils souffraient de ces maladies, et je crois qu'ils vivaient bien comme les Finnois vivent aujourd'hui.

Q. Les Finnois, chez eux, vivent plus à l'étroit que leurs voisins les hommes du nord ?

R. Oh, oui. J'ai toutefois à dire que ce sont des gens bien élevés, bien intelligents, très forts, et autant que je le sache, une classe de travailleurs fort désirable ici.

Par M. Monk:

Q. Les Danois sont généralement dans un bon état physique?

R. Nous n'en recevons pas beaucoup, et nous avons observé, parmi les Danois, une inclination à envoyer les individus non désirables. Le fait est que nous avons

trouvé un nombre de cas où ces gens étaient des forçats, des personnes qui avaient été emprisonnées et avaient probablement reçu l'autorisation et l'argent voulus pour venir en ce pays. Nous avons déclaré deux ou trois cas de ces personnes, qui ont été renvoyées par les autorités. Elles sont retournées.

Par M. Fisher:

Q. Il n'y aurait pas un fort désir de la part d'un bon Danois d'émigrer de son pays, s'il y était bien?

R. Je regardais combien il s'en trouvait dans les Etats de l'Ouest au cours de la dernière année, où eut lieu le recensement. Je crois qu'il y en avait à peu près 100,000.

Par M. Wright (Renfrew).

Q. Qui sont venus l'année dernière?

R. Non, ces immigrants étaient là lors du recensement de 1900.

Par M. Monk:

Q. Il n'y a au port aucun examen relativement à la criminalité, basé sur les qualifications modernes?

R. Nous n'avons pas encore pu, sous le présent système, nous assurer des qualifications morales de chaque personne. Je me demande encore si l'on peut en attendre beaucoup, à en juger par les chiffres des Etats-Unis. Comme question de fait, nous avons déporté, proportionnellement aux Américains, plus de criminels qu'ils ne l'ont fait avec leur système de recherches.

Q. Je crois qu'il y a tendance chez les peuples des pays européens à se débarrasser de leurs criminels au moyen de l'émigration?

R. Je ne crois pas, personnellement, qu'il y ait de doute là-dessus. En Angleterre, autrefois, il y avait une loi qui pourvoyait à ce que la paroisse pût envoyer un nombre de personnes hors du pays. Je remarque un rapport très intéressant qui date de 1859, je crois, et dans lequel on voit que d'un certain nombre qui fut envoyé de la réforme en Irlande, quatre d'entre eux, avant un an, étaient au pénitencier de Kingston. C'est ainsi qu'ils arrangeaient cela. Et, dans la loi anglaise, il y avait des dispositions dans le but de permettre aux paroisses d'envoyer les pauvres au coût limité à la moitié de la taxe municipale. Il y a eu un acte à cet effet en 1834.

Par M. Sproule:

Q. Ai-je bien compris que vous avez dit que les Etats-Unis aivent un mode d'examen plus sévère aux ports de débarquement, et qu'ils refusaient l'entrée à ceux qui étaient considérés comme non désirables?

R. Oui, quant à l'argent et aux probabilités que ces personnes deviennent une charge publique.

Q. Ils ont un examen sévère et le nôtre ne l'est pas?

R. C'est cela.

Q. Aux ports des vieux pays?

R. Aux ports d'embarquement.

Q. Oui?

R. A deux ports italiens seulement, autant que je le sache. Je serais content de m'assurer si M. Monk est exact quand il dit que les Américains ont des fonctionnaires dans les ports des autres pays. On m'a dit, l'hiver dernier, à New-York, que les Américains allaient essayer de faire des arrangements cette année pour faire faire des examens aux ports d'Allemagne, de Russie, d'Angleterre, etc., mais il n'ont pas obtenu cette permission, en autant que je puisse le savoir. L'examen n'a lieu qu'aux ports d'Italie.

Q. Fait-on un examen de leur état physique et mental?

R. On se contente de défendre aux compagnies de navigation de transporter d'autres immigrants que ceux dont l'état sanitaire soit bon.

Par M. Monk:

Q. Je pense qu'il y a un arrangement pour que l'examen soit fait, mais je n'en suis pas certain.

R. Ce sont simplement les compagnies de navigation qui le font, je crois, M. Monk. Elles sont averties que si elles amènent des personnes atteintes de maladies défendues par la loi, elles seront tenues de payer $100 par tête.

Par M. Sproule :

Q. Sont-elles mises à l'amende ?

R. Si une compagnie de navigation amène un homme qui, de l'avis du médecin, était malade, et que la chose fût connue avant son entrée à bord, elle est passible d'une amende de $100 par immigrant.

Q. Nous n'avons pas une telle loi ?

R. Non.

Q. La crainte d'être tenue de retourner ces personnes à ses dépens et l'intention d'éviter la punition ne seraient-elles pas assez pour obliger la compagnie à exercer plus d'attention et une surveillance plus stricte ?

R. Cela devrait être. Mais il y a un autre fait qui démontre que la chose n'arrive pas toujours ainsi. L'année dernière, durant la saison pressée, nous avons eu 149 patients qui dans l'espace de deux mois ont échappé à l'examen des médecins du port de New-York ou de Boston. Ils sont venus en Canada et ont été arrêtés par nos fonctionnaires à Montréal, et internés ensuite à l'hôpital parce qu'ils souffraient des yeux.

Q. Mais ils étaient destinés au Canada ?

R. Dirigés sur le Canada, mais ils avaient passé devant les fonctionnaires américains.

Q. Mais les fonctionnaires américains auront-ils exercé la même surveillance sur ces personnes que sur celles qui se rendent à leur propre pays ?

R. Oui, parce que lorsqu'ils passent devant le médecin, celui-ci ne sait pas où ils vont. Ils sont placés en rangs, un millier à la fois. C'était durant la saison où il y en avait jusqu'à 9,000 par jour qui arrivaient à New-York. Les fonctionnaires étaient harassés, et ne firent pas leur devoir aussi strictement qu'en d'autre temps,

Q. Qu'en avez-vous fait ici ?

R. Nous les avons mis à l'hôpital à Montréal et leur avons fait payer les frais.

Q. Aux compagnies de navigation ?

R. Nous ne pouvions pas atteindre les compagnies de navigation. Nous avons ensuite essayé de faire payer les compagnies de chemin de fer, mais elles ont répondu: " Non, nous n'en sommes pas responsables " ; ainsi nous avons été obligés de tomber sur l'immigrant lui-même et d'en tirer ce que nous avons pu. Mais si vous faites une nouvelle loi qui pourvoit à ce qu'un examen soit fait à la frontière, ou sur les trains, alors nous pourrons tout simplement dire à une compagnie de chemin de fer, lorsqu'elle passera un homme : " Si cet homme est arrêté pour maladie, vous serez responsable de son traitement, et faites des arrangements avec les compagnies de navigation avant qu'il parte de New-York ".

Q. Combien de cas semblables avez-vous eus ?

R. Il y en a eu environ 144 ou 150 dans l'espace de deux mois ou six semaines, l'année dernière, qui ont été détenus à Montréal.

Le comité s'est alors ajourné.

Après avoir lu la copie de mon témoignage qui précède, je certifie qu'il est exact.

P. H. BRYCE,

Médecin surintendant de l'immigration.

ANNEXE AU RAPPORT PRÉCÉDENT

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LE COMITÉ.

Les résolutions qui suivent ont été adoptées par le comité en vue de promouvoir à l'avancement de l'agriculture et de l'industrie du Dominion.

N° 1.—ORGANISATION—ÉLECTION D'UN PRÉSIDENT.

Le comité spécial permanent de l'Agriculture et de la Colonisation s'étant réuni en ce jour pour s'organiser, il a été proposé par l'honorable M. Greenway, appuyé par M. Calvert, que M. P. H. McKenzie soit nommé président de ce comité pour la durée de la session actuelle du parlement.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MARS, 20 mars 1906.

N° 2.—EMPLOI D'UN STÉNOGRAPHE.

Proposé par M. Scheel (Oxford-sud), appuyé par M. Derbyshire, que le comité fasse rapport à la Chambre afin d'obtenir la permission d'employer un sténographe pour prendre les dépositions qui seront jugées nécessaires.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MARDI, 20 mars 1906.

N° 3.—RAPPORT À LA CHAMBRE DES TÉMOIGNAGES DES FONCTIONNAIRES.

Proposé par M. Fisher, appuyé par M. Wright (Renfrew), que les témoignages de chaque fonctionnaire appelé devant le comité soient rapportés immédiatement à la Chambre dès qu'ils seront terminés, et que cette dernière les fasse imprimer pour qu'ils soient livrés au public sans retard.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, 28 mars 1906.

N° 4.—SOMMATION À M. JAMES SMART DE RENDRE SON TÉMOIGNAGE.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Wilson (Lennox et Addington), que M. James A. Smart soit sommé de se présenter devant ce comité.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, le 4 avril 1906.

N° 5.—SOMMATION À M. BEDDOE, COMPTABLE DU DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Wilson (Lennox et Addington), que M. James Beddoe, comptable de la division de l'immigration, soit sommé de comparaître devant ce comité.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, le 4 avril 1906.

N° 6.—ENREGISTREMENT DU NOMBRE DES VOTES.

Proposé par M. Ingram, appuyé par M. Lake, que le nombre des votes pour ou contre la proposition de M. Monk, le 11 avril courant, soit inscrit dans le procès-verbal du jour.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, le 18 avril 1906.

N° 7.—TÉMOIGNAGES ASSERMENTÉS.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Sproule, que tous les témoignages déposés devant le comité concernant l'immigration soient assermentés.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, le 18 avril 1906.

N° 8.—RAPPORT À FAIRE À LA CHAMBRE.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Sproule, que le rapport soit fait immédiatement à la Chambre de tous les témoignages pris à date, concernant l'immigration et l'agriculture, y compris ceux de la séance tenante et ceux qui auront lieu dans la suite.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, le 18 avril 1906.

N° 9.—RÉIMPRESSION DU BILL N° 14.

Proposé par M. Henderson, appuyé par M. Wright (Renfrew), que mille exemplaires du bill n° 14, intitulé "Acte pour amender l'Acte des poids et mesures", tel qu'amendé par le comité, soient imprimés sans délai pour l'usage du comité et pour la circulation extérieure.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
LUNDI, le 20 avril 1906.

N° 10.—PRODUCTION DES DOCUMENTS RELATIFS AUX IMMIGRANTS VENUS AU CANADA ET PASSÉS AUX ÉTATS-UNIS.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Wilson (Lennox et Addington), que le témoin, M. W. D. Scott, produise tous les documents des autorités américaines relatifs aux immigrants du Canada passés aux Etats-Unis.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 27 avril 1906.

N° 11.—CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE AVEC LA "NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY".

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Hughes (Victoria), que le ministère de l'Intérieur, par l'entremise de M. W. D. Scott, surintendant de l'immigration, soit requis de déposer devant le comité toutes les communications échangées entre le gouvernement et la *North Atlantic Trading Company*, ou entre le gouvernement et le bureau du haut-commissaire à Londres (touchant la *North Atlantic Trading Company*), depuis le 1er février 1906.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 27 avril 1906.

N° 12.—SOMMATION À M. ALFRED F. JURY.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Wilson (Lennox et Addington), que si le témoignage d'Alfred F. Jury, l'agent de l'immigration du Canada à Liverpool, Angleterre, est nécessaire au comité pour les questions concernant l'immigration, le dit Alfred F. Jury soit sommé de comparaître devant le comité, et que le président ait l'autorité voulue pour réclamer la présence du dit témoin, lui enjoignant de se rendre sans délai.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, le 2 mai 1906.

N° 13.—EXAMEN ET CLASSEMENT DES BLÉS.

Proposé par M. Lake, appuyé par M. Wilson (Lennox et Addington), qu'un jour soit fixé pour entendre les témoignages relatifs à l'examen et au classement des blés à Winnipeg et à Fort-William, et que l'inspecteur en chef, M. David Horn, soit sommé de donner son témoignage; que les bureaux de direction des *Manitoba and Saskatchewan Grain Growers Associations* soient invités à envoyer chacun un représentant pour fournir au comité les renseignements qu'il jugera à propos d'obtenir.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 4 mai 1906.

N° 14.—IMPRESSION DES TÉMOIGNAGES.

Proposé par M. Ross (Yale-Caribou), appuyé par M. Greenway, que 20,000 (vingt mille) exemplaires du témoignage du Dr Rutherford, vétérinaire en chef, soient imprimés sans délai, selon le nombre ordinaire, en français et en anglais.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
LUNDI, le 1er mai 1906.

N° 15—NOMINATION D'UN SOUS-COMITÉ.

Proposé par M. Lewis, appuyé par M. Ross (Yale-Caribou), que MM. Greenway, Herron, Lake, Crawford, Adamson et Staples forment un sous-comité qui se réunisse pour décider qui ils jugeront à propos de sommer à comparaître devant le comité rendre témoignage sur l'adoption d'un type de grain et pour faire rapport de leurs recommandations.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
LUNDI, le 7 mai 1906.

N° 16.—IMPRESSION D'ESSAIS DE REMONTE.

Proposé par M. Lewis, appuyé par M. Herron, que l'essai sur les "remontes", par le Dr Rutherford, tel que revisé par lui, soit imprimé avec son témoignage, et en fascicules séparés, pour distribution aux députés qui en feront la demande.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 11 mai 1906.

N° 17.—VENTILATION DES ÉCURIES.

Proposé par M. Walsh, appuyé par M. Lewis, que le Dr Rutherford publie une description, avec son témoignage, de son système de ventilation des écuries.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 11 mai 1906.

N° 18.—ADOPTION D'UN GRAIN TYPE.

Proposé par M. Lake, appuyé par M. Wilson (Lennox et Addington), que la date pour sommer le témoin à se présenter devant le comité pour donner son témoignage sur le choix d'un grain type, soit mardi, 5 juin prochain.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 18 mai 1906.

N° 19.—LIBÉRATION DU TÉMOIN.

Proposé par M. Chisholm (Antigonish), que le témoin, M. W. T. R. Preston, soit maintenant exempté de se présenter plus longtemps devant le comité.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, le 30 mai 1906.

N° 20.

Proposé par M. Ross (Yale-Caribou), qu'attendu que M. W. T. R. Preston, témoin cité devant le comité, a refusé de répondre à certaines questions, il soit résolu que le fait soit rapporté à la Chambre, accompagné du rapport du témoignage et de l'exament du témoin.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
MERCREDI, le 30 mai 1906.

N° 21.—AVIS.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Schaffner, que le secrétaire du comité avertisse M. Preston que sa présence devant le comité sera encore requise à l'avenir.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 1er juin 1906.

N° 22.—TÉMOIGNAGE SUR LES TYPES DE GRAIN.

Proposé par M. Hughes (Victoria), que M. John D. Flavelle, de Lindsay, Ont., soit sommé de comparaître devant ce comité à une date fixée par le président, pour donner son témoignage sur l'examen du grain et sur le choix des types de grain.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
LUNDI, le 4 juin 1906.

N° 23.—SOMMATION DE TÉMOIGNAGE DU SUD DE L'ALBERTA.

Proposé par M. Herron, appuyé par M. Derbyshire, qu'un représentant du sud de l'Alberta soit sommé de comparaître devant ce comité pour donner son témoignage sur le choix des types de grain.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
LUNDI, le 4 juin 1906.

N° 24.—TÉMOIGNAGE SUR LES TYPES DE GRAIN.

Proposé par M. Blain, appuyé par M. Gunn, que Geo. Goldie, d'Ayer, et Chas B. Watts, de Toronto, soient sommés de comparaître devant le comité pour donner leurs témoignages sur les types de grain.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 8 juin 1906.

N° 25.—LIBÉRATION DE M. A. F. JURY.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Carvell, que M. Alfred F. Judy soit maintenant libéré.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 8 juin 1906.

N° 26.—RAPPORT DES TÉMOIGNAGES À LA CHAMBRE.

Proposé par M. Monk, appuyé par M. Armstrong, que la déposition du témoin, M. A. F. Jury, soit rapportée à la Chambre sans délai, avec recommandation que la Chambre prenne immédiatement les moyens de protéger la classe ouvrière des immigrants pour le Canada.

M. Copp propose, appuyé par M. Carvell, d'amender la proposition en retranchant tous les mots qui suivent les mots " sans délai ", et une division s'en suivant, le vote fut pris: 29 pour et 12 contre. L'amendement fut déclaré adopté et la proposition originale telle qu'amendée fut acceptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 8 juin 1906.

N° 27.—RAPPORT À LA CHAMBRE DU BILL N° 116.

Proposé par l'honorable M. Fisher, appuyé par M. Henderson, qu'il soit résolu que la discussion du bill 116 relatif à la prévention de la fraude dans le commerce du foin canadien, discussion qui a montré tant de différences d'opinions au sujet de ce commerce dans le pays, ne soit pas continuée plus longtemps durant cette session.—Proposition adoptée.

Chambre de comité n° 34,
VENDREDI, le 22 juin 1906.

RAPPORT INTERIMAIRES.

PREMIER RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le premier rapport de ce comité, demandant à la Chambre l'autorisation d'employer un sténographe pour prendre les témoignages que le comité jugera nécessaires.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
20 mars 1906.

Adopté par la Chambre le 22 mars.

DEUXIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le deuxième rapport de ce comité, lequel est comme suit:—

Votre comité recommande que 20,000 exemplaires de la déposition de M. J. A. Ruddick, commissaire de l'industrie laitière, devant ce comité pendant la présente session, soient imprimés sans délai, dans la proportion ordinaire pour l'anglais et le français, sous forme de brochure, et en la manière adoptée pour le tirage sur feuilles volantes du rapport final du comité, pour être distribués comme suit, savoir: 16,900 exemplaires aux membres du Parlement; 3,000 au ministère de l'Agriculture, et 100 exemplaires pour l'usage du comité.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
9 avril 1906.

Adopté par la Chambre le 9 avril.

TROISIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le troisième rapport de ce comité, lequel est comme suit:—

Votre comité a pris en considération le bill (n° 14): Acte modifiant l'Acte des Poids et Mesures, et a décidé d'en faire rapport avec quelques amendements.

Votre comité recommande que 1,000 exemplaires supplémentaires du dit bill soient imprimés pour distribution.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
23 avril 1906.

Adopté par la Chambre le 23 avril.

QUATRIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le quatrième rapport de ce comité, lequel est comme suit:—

Votre comité soumet, pour l'information de la Chambre, la déposition de M. James A. Smart, au cours de la présente session, sur l'immigration en Canada due à la *North Atlantic Trading Company.*

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
24 avril 1906.

CINQUIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le cinquième rapport de ce comité, lequel est comme suit:—

Le comité soumet pour l'information de la Chambre, le témoignage donné pendant cette session par M. P. H. Bryce, surintendant de l'immigration, pour ce qui concerne l'inspection des immigrants arrivés dans le pays et de ceux qui ont été déportés.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
30 avril 1906.

SIXIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le sixième rapport de ce comité, lequel est comme suit:—

Votre comité recommande que 20,000 exemplaires de la déposition faite par le dicteur J. G. Rutherford, vétérinaire en chef, devant ce comité pendant la présente session, soient imprimés sans délai, dans la proportion ordinaire pour l'anglais et le français, sous forme de brochure, et en la manière adoptée pour le tirage sur feuilles volantes du rapport final du comité, pour être distribués comme suit, savoir: 16,900 exemplaires aux membres du Parlement; 3,000 au ministère de l'Agriculture, et 100 exemplaires pour l'usage du comité.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
21 mai 1906.

SEPTIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité d'Agriculture et de Colonisation, présente le septième rapport de ce comité, lequel est comme suit:—

Attendu que M. T. R. Preston, l'un des témoins, assigné à comparaître devant ce comité, a refusé de répondre à certaines questions qui lui ont été posées au sujet de la situation de la *North Atlantic Trading Company,* le témoignage donné par le dit témoin devant le comité est soumis avec le présent rapport pour l'information de la Chambre; et le comité recommande que la Chambre prenne en considération le droit qu'a le témoin de refuser de répondre à certaines questions qui lui ont été posées par le comité, et d'émettre à ce sujet tel ordre que la Chambre jugera nécessaire.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
30 mai 1906.

HUITIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le huitième rapport de ce comité, lequel est comme suit:—

Votre comité soumet, avec le présent rapport, pour l'information de la Chambre, la déposition de A. F. Jury, agent d'immigration canadienne à Liverpool, Angleterre, devant ce comité durant la présente session.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
11 juin 1906.

NEUVIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le neuvième rapport de ce comité, lequel est comme suit :—

1. Votre comité recommande que 20,000 exemplaires de la déposition de M. J. H. Clark, commissaire des graines de semence, devant le comité pendant la présente session du Parlement, soient imprimés sans délai, sous forme de brochure, dans la proportion ordinaire pour l'anglais et le français, en la manière adoptée pour le tirage sur feuilles volantes du rapport final du comité, pour être distribués comme suit: 16,900 exemplaires aux membres du Parlement; 3,000 au ministère de l'Agriculture, et 100 pour l'usage du comité.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
22 juin 1906.

Adopté par la Chambre le 25 juin.

DIXIÈME RAPPORT.

M. McKenzie, du comité de l'Agriculture et de la Colonisation, présente le dixième rapport de ce comité, lequel est comme suit:—

Votre comité a pris en considération le bill (n° 116) : Acte à l'effet de prévenir la fraude dans le commerce du foin, qui lui a été référé par la Chambre pour rapport.

Les vues exprimées dans la discussion sur le dit bill sont si diverses et si contradictoires que le comité trouve qu'il est inopportun de procéder plus loin avec cette mesure pendant la présente session du Parlement.

P. H. McKENZIE,
Président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
25 juin 1906.

